

LANZAS ABOGADOS



Heredia, 18 de noviembre 2021

Señor

Juan Felipe Martínez

Alcalde Municipal

Ing. **Saúl Flores Serrano**

Director Unidad Técnica de Gestión Vial

Municipalidad de Alvarado de Pacayas

Ref. Manual de Consulta en materia de la Red Vial Cantonal, algunas conclusiones y recomendaciones con ocasión a la manuales y reglamentaciones de la Unidad Técnica de Gestión Vial de la Municipalidad de Alvarado de Pacayas.

Cordial saludo estimados señores.

Es incuestionable que el gran tema concerniente a la red vial en la coyuntura actual del desarrollo de los países, en ella incluida Costa Rica, es de trascendental importancia desde todo punto de vista.

Contar con una infraestructura mínima que respalde las necesidades de transporte y comunicación de las comunidades en la época actual y consecuentemente a ello, la modernización y mantenimiento de esa infraestructura, su equipamiento y el brindar servicios públicos urbanos y rurales son actualmente uno de los indicadores de desarrollo que permiten valorar el estado físico de las ciudades, la calidad de vida de sus habitantes y, en conjunto, la capacidad del Estado para atraer inversiones y materializar nuevas divisas en la economía nacional.

La red vial, resulta ser con mucha precisión un adecuado índice de medición del nivel de desarrollo, de la cantidad de corrupción que padece un País, de la seriedad con que el gobierno, sea nacional o local, se toma el tema de hacer “Estado”, de atender las necesidades



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

que el pueblo le manifiesta y consecuentemente del nivel de legitimidad de ese Gobierno. Así las cosas, el tema del análisis que pudiera hacerse de la red vial en un país pudiera abordarse desde múltiples puntos de vista, sean éstos económico, social, político, organizacional, competencial, entre otros. Inclusive en nuestro campo -el jurídico-, campo en el que pareciera haber quedado en el olvido por parte de nuestra doctrina nacional, ya que para tratar este tema nos debemos limitar a la ley, normativa menor, jurisprudencia judicial de los diferentes tribunales de la República, así como administrativa de los diferentes despachos asesores en esta materia como la Procuraduría General de la República y repartos especializados del Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

1. LA RED VIAL CANTONAL, DEFINICIONES, ELEMENTOS QUE LO COMPONENTEN, Y SU CLASIFICACIÓN

1.1. DEFINICIÓN DE VEREDA

Dice el Diccionario de la Real Academia española (DRAE) (Real Academia Española, 2019), (Española, 2019) que vereda es:

“...camino angosto, formado comúnmente por el tránsito de peatones y ganados...”

Al estudiar la utilización jurídica de este término en nuestro país, se llevó a cabo el ejercicio de buscar tanto en el tesoro de las páginas de internet oficiales de la Sala Constitucional así como de la Sala Primera ambas de la Corte Suprema de Justicia, sin embargo no se encontró referencia alguna a este término, por lo que podríamos afirmar – de primera entrada- que este concepto ha perdido relevancia en los conflictos que llegan a los Tribunales de Justicia de manera que no se le usa técnicamente.

No obstante lo anterior, en la jerga popular, el costarricense tiene un sinónimo para este término de vereda y lo llama “*trocha*” y más antiguamente “*picada*”, se le llamaba “*picada*” a una trocha recién abierta precisamente porque la manera de lograrla era a partir de un trabajo constante con el machete que iba literalmente “*picando*” la vegetación de lado a lado y abriendo de esta manera el camino de manera rudimentaria, es un término muy utilizado por nuestros campesinos de antaño y es precisamente a lo que podemos reconocer como la génesis de los modernos caminos o carreteras costarricenses. Sin embargo, como herencia coloquial en el presente les seguimos dando uso a dichos términos para referirnos a caminos



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

que si bien no tienen las características de los caminos rudimentarios de la Costa Rica de inicios del siglo XIX, las seguimos utilizando y el ejemplo más notorio es la La “Trocha Fronteriza”, así llamada a la carretera de 160 kilómetros paralela al río San Juan, que llevará el nombre de ruta 1856 o carretera Juan Rafael Mora, pero que en el inconsciente colectivo costarricense se le denomina así, por la simple razón de que antes de que dicha vía se interviniera en el año 2011, propiamente en el Gobierno Chinchilla Miranda, para que esta guardará las características técnicas de una vía fronteriza del siglo XXI, la misma se encontraba solamente en lastre.

Así las cosas, nuestra historia cuenta que gran parte de nuestros caminos o carreteras históricamente fueron trochas o picadas usadas por los campesinos y su ganado para trasladarse de un lugar a otro; y que gracias al paso del tiempo y el uso de los mismos por las personas y animales domésticos que les acompañaban- se transformaron en una ruta obligada de paso en razón de que acortaba las distancias y por ende facilitaba las actividades comerciales de esas épocas.

Ahora bien, alguien podría utilizar esto último a su favor entendiendo entonces que todas las veredas posibles que existieron en Costa Rica se les debe “bautizar” nuevamente como caminos o calles. Pero esta conclusión apresurada no es del todo cierta pues como veremos más adelante, actualmente existen solo dos entidades con la legitimidad para declarar un camino –valga la redundancia- como camino con los alcances jurídicos que esta connotación puede tener, y son el Ministerio de Obras Públicas y Transporte en red vial nacional y las Municipalidades en red vial cantonal, cuyos profesionales y autoridades deben revisar las especificaciones técnicas y jurídicas para determinar el ancho, dimensiones mínimas de un camino, la señalización que esta debe de tener, y lo más importante el interés público para el cual están siendo creadas. Así pues, en la actualidad no existe una definición jurídica para aquellas sendas que no satisfacen esas dimensiones mínimas y que de hecho existen y son usadas por algunos usuarios para un provecho meramente personal y no colectivo.

De allí que, como conclusión podamos decir, que la definición de vereda, trocha o picada tenga una doble función de importancia para este tema:



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

- a. Su topografía puede determinar o acreditar la existencia de un camino que eventualmente puede convertirse jurídicamente en camino público.
- b. Porque al día de hoy algunos usuarios –muy pocos- pueden servirse de ellas, como caminos de acceso secundarios.

1.2. DEFINICIÓN DE SERVIDUMBRE DE PASO

Las servidumbres lejos de ser bienes demaniales al servicio de todos, debe empezarse diciendo que las mismas se clasifican más bien en la esfera del derecho común, donde un fundo dominante (fundo enclavado) se sirve de un fundo sirviente para que le permita el acceso a calle pública. No obstante, lo anterior, son constantes las consultas de los munícipes sobre las posibilidades que tienen las Municipalidades de invertir en ellas, siendo lo anterior jurídicamente improcedente. Por lo que creemos necesario plasmar una definición de servidumbre en la modalidad meramente de paso, la cual es privada y cuya administración y mantenimiento corre a cargo del titular, como lo veremos más adelante, a efectos de poder abordar posteriormente con mayor propiedad la definición de servidumbre administrativa, la cual, si es de interés público, así como de interés para la presente investigación.

En reiteradas ocasiones la jurisprudencia especializada en esta materia ha resumido con amplia propiedad el tema de las servidumbres haciendo ver acerca de ellas lo siguiente:

“...V.- Las servidumbres son derechos reales en cosa ajena o en re aliena. Constituyen un poder real sobre un predio ajeno para servirse de él parcialmente en algún aspecto. Para el dueño del predio sirviente implica un límite al ejercicio de su derecho de propiedad. El Código Civil regula las servidumbres en forma general (artículos 370 a 382), en consecuencia, no existen servidumbres típicas reguladas expresamente en su contenido, con excepción de ciertos tipos como sería el de la obligación forzosa de paso, ubicada fuera del capítulo respectivo (artículos 395 a 400) y algunas establecidas en el Código de Minería N° 6797 de 4 de octubre de 1982 y Ley de Aguas N° 276 de 27 de agosto de 1942. Las servidumbres recaen en favor y a cargo únicamente de fundos. El inmueble que la sufre se denomina predio sirviente y el que la disfruta predio dominante. Como rasgos o características comunes a todas las servidumbres se



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

pueden indicar, entre otras, las siguientes: a) La inseparabilidad (Arts. 371-410.4) pues la servidumbre es insoluble con el fundo al que activa o pasivamente pertenece; b) La indivisibilidad (Art. 372): aun cuando el predio dominante se divida, la servidumbre subsiste íntegra, y los nuevos propietarios la gozarán, sin incrementar el gravamen del predio sirviente y si es el predio sirviente el dividido la servidumbre permanece y cada uno de los predios segregados soportará en la parte correspondiente el ejercicio de la misma; c) La utilidad: Toda servidumbre debe reportar al fundo dominante alguna ventaja, aun cuando sean personas las que disfruten de la utilidad (aspectos económicos y de comodidad), y para el caso específico de la de paso además de la utilidad es indispensable una necesidad efectiva, de carácter real y objetivo; d) La permanencia o perpetuidad: deriva de su carácter accesorio para el uso de un fundo, pues se supone que la servidumbre debe brindar una utilidad duradera al predio dominante; e) Presentan el principio *Nemini Res Sua Servit* (Art. 381.3); es imposible constituir una servidumbre en terreno propio, entonces predio dominante y sirviente deben pertenecer a distintos titulares; f) La predialidad (Art. 370) solo un fundo es útil a otro, no pudiendo establecerse a cargo o a favor de una persona.

VI.- Existen diversos tipos de servidumbres. Las hay aparentes y no aparentes (Arts. 378 y 379), las primeras suponen la existencia de signos externos de carácter permanente que las revelen (Casación Nº 110 de 9 horas 05 minutos del 20 de abril de 1979), en tanto que las no aparentes no se manifiestan a los sentidos. También las hay continuas y discontinuas (Arts. 378 y 379), las primeras no requieren para su ejercicio una actividad o acto del hombre, y son o pueden ser usadas innecesariamente; en tanto que las segundas suponen para su ejercicio o disfrute la actividad del hombre, además de un uso a intervalos más o menos largos. Doctrinariamente se distinguen las positivas de las negativas, las primeras imponen al dueño del predio sirviente la obligación de dejar hacer alguna cosa o de hacerla por sí mismos, y la negativa le prohíbe al dueño del predio sirviente hacer algo que le sería lícito sin la servidumbre. Las hay forzosas y voluntarias, las primeras son las que la Ley faculta a los particulares para obtener su imposición, a pesar de la oposición del dueño del predio sirviente; en cuanto a esta última categorización nuestro Código Civil (Arts. 395-400) establece la llamada



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

obligación de paso, que en realidad es una servidumbre forzosa de paso, pues se constituye por resolución del órgano jurisdiccional en los casos establecidos por la Ley. (...)

VIII.- Las servidumbres pueden adquirirse por distintos modos, sea por voluntad de los interesados, mediante negocio jurídico mortis causa o inter vivos. También se constituyen por disposición de la autoridad judicial; tal es el caso de la obligación de paso (Art. 395); y por prescripción positiva (Art. 378), cuando son al propio tiempo continuas y aparentes. Se extinguen por 1) resolución del derecho de que ha constituido la servidumbre; 2) cumplimiento del plazo o condición, si fue constituida a término o plazo; 3) por confusión, reunión de los predios sirviente y dominante en manos de un solo dueño; 4) por remisión o renuncia del dueño del predio dominante; y 5) por el no uso durante el tiempo necesario para prescribir, y por venir los predios a un estado en que no pueda usarse la servidumbre (Art. 381).

IX.- Es el artículo 381 inciso 5º del Código Civil el que se refiere a la extinción de la servidumbre por el no uso durante el tiempo necesario para prescribir. Este artículo no hace diferencia entre servidumbres continuas y discontinuas (Sala de Casación de 9 horas 50 minutos del 16 de octubre de 1924, II semestre, p. 512; Sala Primera Civil Nº 82 de las 9 horas 5 minutos del 28 de marzo de 1974; Sala Primera de la Corte Nº 95 de las 16 horas del 12 de noviembre de 1982). Este principio opera en todos los derechos reales de goce y se encuadra en el otro más general contenido en el artículo 868 ibídem pues todo derecho y su correspondiente acción prescriben por diez años. Ello implica que ninguna servidumbre se sustrae a la posible extinción. Mientras la adquisición por prescripción positiva se limita a las servidumbres continuas y aparentes, la extinción por el no uso es general. El no uso significa falta de su ejercicio, y requiere del término de 10 años de la prescripción ordinaria.” ((Sala I de la Corte Suprema de Justicia. Sentencia Número 26 de las 8 horas y 30 minutos del 16 de marzo de 1991)

En cuanto a la obligación de paso o servidumbre de paso la misma sentencia en comentario ha establecido que:



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

“VII.-... se puede distinguir entre servidumbre voluntaria (de paso, agregamos nosotros) y la obligación de paso, la última nace por disposición de ley y la primera por acuerdo de voluntades, o por última disposición. Entre ellas existen diferencias: a) en cuanto a la constitución, la voluntaria lo es por negocio jurídico inter vivos o mortis causa, en tanto la forzosa lo es por declaración judicial; b) las voluntarias pueden ser establecidas en favor de un fundo enclavado o no, en la forzosa favorece a predios enclavados o que no tengan salida bastante a la vía pública (Art. 395); la indemnización es un elemento inherente a la servidumbre forzosa de paso no siendo indispensable en la otra; d) la servidumbre voluntaria, estaría regulada por la normativa genérica de las servidumbres, en tanto la forzosa lo está por la ley especial de la materia (Sala de Casación de 15 horas 30 minutos del 27 de diciembre de 1927, II sem, II tomo, p. 1048, 1927).”

De esto último podemos reconocer entonces el carácter propio de la servidumbre de paso cuyos rasgos esenciales son:

- a.** Es un derecho de paso que se constituye en un poder a favor del fundo servido.
- b.** Viene a ser una limitación jurídica para el fundo sirviente
- c.** Se rige por los principios de la autonomía de la voluntad, entendiéndose de esta manera que puede ser pactado entre las partes –*inter vivos o mortis causa*- de manera libre, y ser reconocido y declarado en estrados judiciales y administrativos de ser necesario.
- d.** Afecta contractualmente y es eficaz solamente entre las partes que lo acuerdan y no así para terceros, ni mucho menos *erga omnes*, sin detrimento de los efectos que una posible anotación o inscripción registral de ese derecho pueda causar en el futuro, simplemente para efectos de publicidad registral.
- e.** No requiere indemnización alguna forzosa, aunque puede pactarse causales de incumplimiento en las que puedan incurrir las partes.



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

- f. No tiene carácter permanente, aunque puede adquirirse por accesión (prescripción positiva) o bien extinguir la misma con la prescripción negativa (diez años de desuso)

Estos rasgos muy característicos de las servidumbres, son los que precisamente la distancian de confundirse con un camino público, y por ende es jurídicamente imposible invertir fondos públicos para su mantenimiento y administración, corriendo dichos gastos a cargo de los titulares sirviente y/o dominante.

1.3. DEFINICIÓN DE SERVIDUMBRE ADMINISTRATIVA

En Derecho Administrativo se admite la constitución de servidumbres administrativas, como cargas impuestas a un inmueble pero en beneficio de la colectividad o de una actividad considerada como de interés o utilidad pública, (Instituciones Políticas y Constitucionales , 1985) entendiéndose aquellas utilizadas para la prestación de un servicio público, como sería un acueducto pluvial, un alcantarillado sanitario, un oleoducto, un teleférico, o bien un sistema de cableado eléctrico o de telecomunicación de una empresa estatal.

Así, tal como lo afirma ABSARA MARIANI (Mariani, 1980): *"...en la servidumbre de conductores eléctricos no hay predio dominante. La servidumbre se constituye en favor de quien produzca, use o distribuya, de manera temporal o permanente, energía eléctrica..."*

En un estudio sobre la servidumbre de paso de energía eléctrica, se sostiene que en este tipo de servidumbre no puede tipificarse en la categoría de servidumbre predial ni en la de servidumbre personal. Se trata entonces de una *"servidumbre en favor del estado o de una empresa concesionaria"*, se trata de un derecho real de servidumbre que queda incorporado al activo patrimonial del estado, pasando a constituir un elemento inherente a ésta, del que no es posible disponer por separado. (Meyer, 1991)

Muy distante de nuestro Estado de Derecho y del respeto a la propiedad privada y previa indemnización si se necesitare expropiar la misma por interés público. En el derecho comparado tenemos que el artículo 14 de la Ley de expropiación por causa de utilidad pública

LANZAS ABOGADOS

o social de la República Bolivariana de Venezuela considera de utilidad pública, "por ser evidentemente de esta naturaleza", el establecimiento de los postes, torres y demás accesorios de las líneas conductoras de energía eléctrica. Esta afectación de la cosa a un servicio público y la constitución de un derecho real sobre ella hace que nazca, en criterio de Otto Mayer, una servidumbre administrativa. El fundo dominante sería en este caso el establecimiento que produce y distribuye la energía eléctrica, veamos;

Artículo 14. Excepción de la declaratoria de utilidad pública. *Se exceptúan de la formalidad de declaratoria previa de utilidad pública las construcciones de ferrocarriles, carreteras, autopistas, sistemas de transporte subterráneo o superficial, caminos, edificaciones educativas o deportivas, urbanizaciones obreras, cuarteles, hospitales, cementerios, aeropuertos, helipuertos, los terrenos necesarios para institutos de enseñanza agrícola y pecuaria, las construcciones o ensanche de estaciones inalámbricas o conductores telegráficos; así como los sitios para el establecimiento de los postes, torres y demás accesorios de las líneas conductoras de energía eléctrica; acueductos, canales y puertos; los sistemas de irrigación y conservación de bosques, aguas y cualquiera otra relativa al saneamiento, ensanche o reforma interior de las poblaciones; la colonización de terrenos incultos y la repoblación de yermos y montes. Asimismo, las caídas de agua para instalación de plantas hidroeléctricas y construcciones anexas, únicamente en beneficio de la Republica, de los estados, del Distrito Capital, de los territorios federales y los municipios, con el fin de proveer de fuerza y de alumbrado eléctrico a sus poblaciones. Se exceptúan igualmente de la declaración previa de utilidad pública las obras comprendidas en los planes reguladores de los estados, del Distrito Capital y de los municipios, o en los planes de acondicionamiento o modernización de otras ciudades o agrupaciones urbanas, siempre que se elaboren y aprueben previamente por las autoridades competentes, limitándose las afectaciones a lo estrictamente necesario, salvo lo dispuesto en el artículo 15 de esta Ley. En todos estos casos bastará el decreto de la autoridad a cuya jurisdicción corresponda la obra respectiva.*



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

Respecto al fundo sirviente, la obligación de tolerar la actividad de la servidumbre se le impone a *"todo propietario"*, donde ciertamente los propietarios afectados serán sólo aquellos que se encuentren comprendidos en los lugares de paso entre el establecimiento que produce la energía eléctrica y el lugar donde se encuentran los usuarios del servicio, siguiendo con el ejemplo que da el autor.

En Costa Rica tenemos ejemplos típicos de Servidumbres administrativas como las reguladas en el artículo 19 de la Ley General de Caminos cuando dice, en lo que interesa;

"...Las lecherías situadas a la orilla de vía pública, deberán proteger las secciones de vía por donde pase el ganado en su movimiento diario con empedrados bien hechos o por cualquier otro medio adecuado que apruebe el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Los expendios de gasolina deberán tener, dentro del área de su propiedad, una sección de estacionamiento de vehículos y sus propietarios estarán obligados a reparar por su cuenta el pavimento que resulte dañado al frente del negocio como consecuencia de su comercio. Los postes utilizados en la transmisión de fuerza eléctrica y los que soporten hilos telegráficos o telefónicos, no podrán colocarse a una distancia menor de seis metros del centro de los caminos. Los que estuvieren colocados a menor distancia u obstaculicen futuras ampliaciones, deberán ser trasladados en cuenta se produzca requerimiento del Ministerio de Obras Públicas y Transportes o de las Municipalidades. Para la colocación de una nueva postería para la transmisión de fuerza eléctrica o para telégrafos o teléfonos, se debe pedir autorización del Ministerio de Obras Públicas y Transportes o a la respectiva Municipalidad, según se trate de carreteras o caminos vecinales..."

Otro ejemplo lo establece el artículo 18 de la Ley General de Aviación Civil, *"Son atribuciones de la Dirección General de Aviación Civil: I. II. III... VII.- Autorizar las construcciones, instalaciones y plantaciones en las zonas de servidumbre aeronáutica..."*

Vemos entonces que existe una especial forma de constitución de servidumbre forzosa, que además tiene el carácter de típica por requerir el ser regulada y descrita previamente en la ley.



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

Entonces a esta forma de servidumbre se le denomina servidumbre administrativa y consiste en una restricción al dominio de un predio, que se establece en beneficio del ejercicio de una actividad eminentemente pública, casi siempre, aunque no necesariamente relacionada con la prestación de un servicio público.

El derecho sobre el espacio a través de las fincas que atraviesan el oleoducto desde Limón a Cartago son típicas servidumbres administrativas y como tales están afectadas al servicio público, pero las fincas privadas sobre las cuales están constituidas estas servidumbres siguen siendo bienes privados de sus titulares no afectos a ningún régimen de demanialidad. Igual consecuencia se da con las Redes de tendido de Alta Tensión del Instituto Costarricense de Electricidad (ICE), o las tuberías de agua del Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados (ICAA) o los derechos de paso para la explotación de Minas, o bien un alcantarillado pluvial instalado con fondos municipales que atraviesa un fundo privado, entre otros.

Sobre las servidumbres administrativas existe un derecho de la Administración Pública de uso de una porción de un inmueble, que sirve de acceso, a efectos de dar mantenimiento o uso a otros bienes afectos a un servicio público (tuberías, cableado, entre otros) y mientras este derecho exista y esté constituido, como en una expropiación y consecuente indemnización que operó para su constitución y declaración, o bien la simple autorización del dueño del fundo, quien decide soportar dicha limitación a su propiedad; en ambos casos la administración tiene a través de ella derecho de paso, para el mantenimiento e inversión de la actividad pública desplegada. Pero, como vemos, muy lejos está una servidumbre de este tipo semejarse o al menos compararse con un camino público que puede ser usado por todos. Solamente la Administración Pública -de manera directa o indirecta –está última a través de concesionarios- puede servirse de ella.

Por su parte la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia ha indicado que las servidumbres administrativas son “...**una figura similar a la expropiación, en el sentido que es un tipo de limitación administrativa, que consiste en la ocupación coactiva de un bien de**



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

*propiedad privada por la Administración Pública quien lo dispone por situación de generalidad y a efectos de satisfacer exigencias de utilidad pública, calificada por ley e indemnizada. **No obstante, la servidumbre restringe el uso y goce, no su disponibilidad como la expropiación y en virtud de ello el propietario está obligado a no hacer o dejar de hacer o permitir que se haga algo en el inmueble en beneficio de otras personas o cosas ...***" (Voto 4878-2002 Sala Constitucional y 156-2017 Sala Primea)

Por su parte la Sección Cuarta del Tribunal Contencioso Administrativo ha indicado que *"...la servidumbre administrativa **se define como un derecho real administrativo en favor de órganos u entes públicos, y en este caso concreto implica una limitación al dominio de la propiedad privada en razón de la exclusividad del bien. Para Miguel Marienhoff en su Tratado de Derecho administrativo, editorial Abeledo Perrot, 1975, pg. 74, la constitución de ese derecho tiene por objeto que el bien sea utilizado por el público en la forma que resulte del acto o hecho que genera el gravamen...**"* (Voto 204-2011 Sección Cuarta Tribunal Contencioso Administrativo)

Así pues, la servidumbre administrativa no puede tipificarse en la categoría de servidumbre predial ni en la de servidumbre personal. Se trata entonces de una "servidumbre en favor del estado ", se trata de un derecho real de servidumbre que queda incorporado al activo patrimonial del estado, pasando a constituir un elemento inherente a ésta, del que no es posible disponer por separado. Al ser una limitación impuesta a la propiedad privada, la misma debe indemnizarse *"...Las servidumbres administrativas se constituyen sobre un bien del dominio privado, con el objeto de que sea utilizada para el cumplimiento de un fin público. Afecta el ejercicio exclusivo del bien, al imponer una limitación al dominio. **La ley reconoce una indemnización, que será proporcional a la limitación sobrevenida.** En caso de ser sustancial, es decir, de tal magnitud que impida al propietario ejercer su derecho de propiedad, lo procedente es expropiar el fundo. Lo anterior se deduce de lo establecido en el artículo 13 de la Ley de Expropiaciones que a la letra reza: "Las disposiciones de esta Ley serán aplicables para constituir servidumbres y para todo tipo de afectación de bienes y derechos. Cuando, por el tipo de afectación, se le limite sustancialmente la disponibilidad del bien o el*



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

derecho, la tramitación como afectación será improcedente y deberá ejecutarse la expropiación integral.” (Voto 152011, Tribunal de Casación de lo Contencioso Administrativo)

1.4. DEFINICIÓN DE CALLE O CAMINO

Dice el DRAE (Real Academia Española, 2019) que calle es: *“Vía pública, habitualmente asfaltada o empedrada, entre edificios o solares”.*

Y acerca de camino señala que es: *“Tierra hollada por donde se transita habitualmente. Vía que se construye para transitar.”*

Veamos como el diccionario más usado en la lengua española pretende realizar una diferenciación entre ambos conceptos de manera que al primero le da una definición más técnica y al segundo le da una definición más coloquial.

Sin embargo, en materia jurídica en Costa Rica ambos conceptos se tratan de forma similar. La Ley General de Caminos Públicos (en adelante LGCP) en sus primeros tres artículos promueve una confusión conceptual entre uno y otro concepto de manera que usa indistintamente las palabras calle y camino, diferenciando éste último tan sólo de la noción de carretera dándole la competencia de esta últimas al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (en adelante MOPT) y de las primeras a las Municipalidades.

De la misma manera en la reciente Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal (en adelante Ley 9329), en su artículo segundo establece que *“La red vial cantonal está compuesta por todos los caminos y calles bajo administración de los gobiernos locales”*, refiriéndose a lo largo de dicho cuerpo normativo a calles locales y caminos cantonales, sin diferenciación alguna, como si se tratase de la misma cosa.



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

No es sino hasta en el artículo 4 de la LGCP que se precisa lo siguiente: *“Artículo 4º.- El ancho de las carreteras y de los caminos vecinales será el que indique los Departamentos Técnicos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, sin que pueda ser menor de veinte metros para las primeras y de catorce metros para los segundos.”*

Así aparentemente la definición legal que da nuestro Ordenamiento Jurídico de camino (haciendo de esta noción un sinónimo de calle) es aquella ruta cuya mínima dimensión es de catorce metros de ancho. Luego veremos que esta definición desde las dimensiones de un camino tiene una razón de ser de tipo estructural y técnica de enorme relevancia.

1.5. DEFINICIÓN DE CARRETERA

Acerca de este concepto dice el DRAE (Real Academia Española, 2019) lo siguiente: *“Camino público, ancho y espacioso, pavimentado, destinado al paso de vehículos.”*

En Costa Rica, y luego lo analizaremos con mayor detalle se usa una clasificación de las carreteras de acuerdo a los siguientes criterios, extraídos del Reglamento para para el control nacional de fraccionamientos y urbanizaciones (en adelante RCNFU), reglamento número 3391 del 13 de diciembre de 1982;

- a. **Carreteras Especiales de Accesos Restringidos:** Aquellas a las cuales sólo se permite el acceso o salida de vehículos en determinados puntos. De sección transversal variable de acuerdo a las necesidades y las características topográficas.
- b. **Carreteras Regionales:** Todos los caminos públicos incluidos como parte de la Red de Carreteras establecidas por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por servir exclusivamente a una región y llenar alguno de los siguientes requisitos:
 - i) conectar dos ciudades que, conforme al último censo, tengan una población mínima de dos mil habitantes; ii) comunicar una ciudad de dos mil habitantes o más con una



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

carretera nacional o regional, puerto aéreo o marítimo o con un ferrocarril; iii) tener un tránsito promedio diario no menor de 200 vehículos.

c. Carreteras Nacionales: Todos los caminos públicos incluidos como parte de la Red Nacional de Carreteras establecida por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por llenar alguno de los siguientes objetivos: i) unir a Costa Rica con un país vecino; ii) conectar dos provincias; iii) comunicar dos ciudades que en el último censo aparezcan con una población mínima de cinco mil habitantes; o bien, iv) conectar una ciudad de cinco mil habitantes o más con otra carretera nacional, puerto aéreo y marítimo, con una red ferroviaria.

1.6. NOCIÓN DE VÍA PÚBLICA

La noción de vía pública es usada en muchas ocasiones en nuestro país como un sinónimo de “calle” o de “camino”. En especial este uso lingüístico es típico en las autoridades judiciales y de policía a la hora en que hacen referencia a los accesos públicos que están cubiertos por la demanialidad que los caracteriza.

Sin embargo es el artículo 4 de la Ley de Construcciones el que nos aclara que se debe entender por este concepto: *“Vía pública es todo terreno de dominio público y de uso común, que por disposición de la autoridad administrativa se destinare al libre tránsito de conformidad con las leyes y Reglamentos de planificación y que de hecho esté destinado ya, a ese uso público. Según su clase, las vías públicas se destinarán, además, a asegurar las condiciones de aereación e iluminación de los edificios que las limitan; a facilitar el acceso a los predios colindantes; a la instalación de cualquier canalización, artefacto, aparato o accesorio perteneciente a una obra pública o destinados a un servicio público”*.

También el reciente citado RCNFU, define vía pública en su numeral 1.9, como; *“Aquella cuyo tránsito actual o futuro es de importancia. Canaliza las vías secundarias y sirve para conectar con otros sectores de la ciudad o carreteras. Vías Secundarias: aquellas cuyo tránsito*



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

es continuo y atiende a no más de 120 unidades de vivienda. Incluye calles en "U" (anillos), ciegas y de continuidad limitada.

Por su parte el numeral segundo de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, Ley 9078, del 04 de octubre del 2012, (en adelante Ley 9078) respecto a la definición de vía pública, define primero diferentes acepciones sobre vía, hasta llegar a la que nos interesa, veamos; *"Vía: calle, camino o carretera por donde transitan los vehículos.*

Vía exclusiva: vía destinada solo para el tránsito de vehículos dedicados a una actividad determinada. Vía pública: toda vía por la que haya libre circulación".

Por su naturaleza las vías públicas se destinarán, adicionalmente a asegurar las condiciones de iluminación de los edificios que las limitan, a facilitar el acceso a los predios colindantes, a la instalación de cualquier canalización, artefacto, aparato o accesorio perteneciente a una obra pública o destinada a un servicio público. Por lo que los derechos de tránsito de vehículos y personas, iluminación y aeración, vista, acceso, derrames y otros semejantes, inherentes al destino de las vías públicas, se regirán exclusivamente por la ley, así como por reglamentos administrativos del MOPT y las que emanen de los Entes Municipales.

De acuerdo a lo anterior, y con base al artículo primero de la LGCP, en el caso de nuestro país la vía pública se divide en dos grandes segmentos:

- a.** La red vial nacional está conformada por las carreteras primarias, secundarias y terciarias, las cuales son definidas por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes
- b.** Y la red vial cantonal (o local o municipal) es aquella conformada por las calles vecinales de conformidad con la definición que al efecto hace la LGCP y la Ley 9329.



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

II. ELEMENTOS O COMPONENTES ESTRUCTURALES DE LA VÍA PÚBLICA

Teniendo claro las definiciones básicas de lo que debemos entender por calle, camino o vía pública, términos que en nuestro país se usan como sinónimos, a pesar de tener acepciones diferentes. Nos convoca ahora a introducirnos en una noción más técnica de lo que estructuralmente debemos entender por un camino público.

Para empezar, se va a hacer uso de la siguiente imagen inspirada de la obra “Conservación de Caminos: Un modelo Participativo, (GTZ, 1998)” como resultado del Convenio Costarricense Alemán de Cooperación Proyecto MOPT-GTZ.



Figura 1. Calle rural
Fuente: GTZ, 1998.

Como puede verse de la figura anterior los componentes de un camino van más allá de lo que consideramos de los mismos, ya que no se limitan al tramo utilizado solamente para el

LANZAS ABOGADOS

uso vehicular y peatonal, al cual denominaremos “*derecho de vía*” -sino que lo componen otras partes- tales como, cunetas, contracunetas, espaldones, alcantarillas y sus cabezales, filtros y canales, las superficies de rodamiento, señalización, reductores de velocidad, islas de canalización, rotondas, paradas de servicios públicos, entre otras.

El artículo segundo párrafo tercero de la Ley 9329, nos reafirma lo anteriormente indicado, al establecer que la red vía cantonal está compuesta *por las aceras, ciclovías, pasos, rutas peatonales, áreas verdes y de ornato, que se encuentran dentro del derecho de vía y demás elementos de infraestructura de seguridad vial entrelazadas a las calles locales y caminos cantonales, el señalamiento vertical y horizontal, los puentes y demás estructuras de drenaje y retención y las obras geotécnicas o de otra naturaleza asociadas con los caminos.*

De esta manera cuando se habla de un camino, o bien de una carretera; siendo que la diferencia entre uno y otro –técnicamente- se limita a la medida mínima de su anchura, la cual varía de 14 metros para caminos públicos y hasta 50 metros para autopistas nacionales, así como el límite de velocidad en su conducción, una velocidad mínima de 50 km/h en autopista y una velocidad máxima de 60 km/h en caminos urbanos (art. 98 Ley 9078); debemos considerar en su apreciación todos estos elementos que se incorporan al concepto o definición técnica del mismo. Principalmente las cunetas y contracunetas, donde la presencia de esta última define la naturaleza de un camino rural a uno urbano

Entendidos inicialmente de cómo esta desde el punto de vista estructural conformado un camino, la siguiente imagen inspirada igualmente de la obra “Conservación de Caminos: Un modelo Participativo” (GTZ, 1998), nos ayudará a comprender gráficamente la manera en que está compuesta técnicamente una calle urbana típica, según los requisitos y nomenclaturas de nuestro ordenamiento jurídico:



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

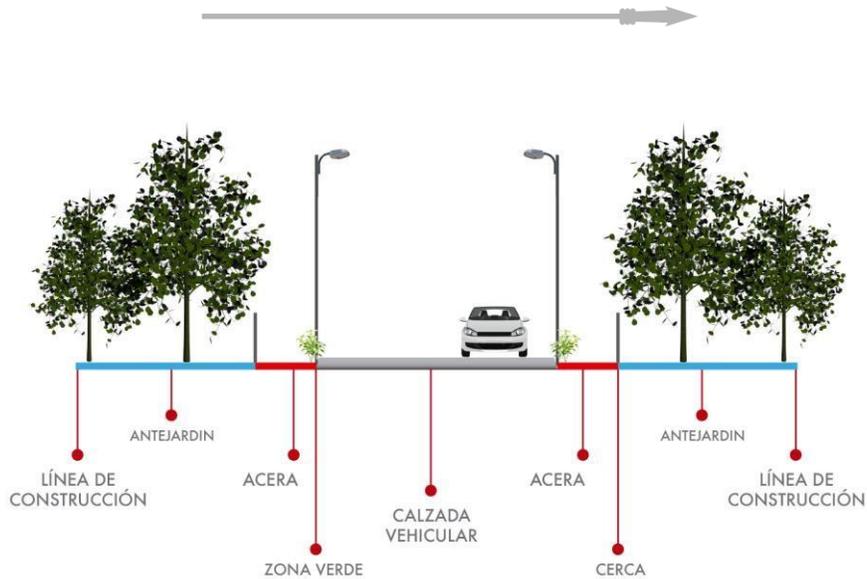


Figura 2. Calle urbana

Fuente: GTZ, 1998.

Véase que la diferencia que más sobresale entre un camino y/o carretera a una calle de naturaleza público urbana, como se adelantó anteriormente, es que las primeras en su mayoría cuentan necesariamente con contracunetas, y las vías o calles urbanas (principalmente en las ciudades) lo que tienen son aceras peatonales, las cuales conforman el mismo derecho de vía del que se habló renglones atrás.

Sin embargo nótese que no estamos haciendo una diferenciación entre calle y camino (o carretera) por sus características técnicas, o bien por si son de naturaleza urbana o rural, o por ejemplo si parte de su derecho de vía está comprendido por cunetas, contra cunetas o aceras, véase por ejemplo que las características específicas de algunas carreteras públicas nacionales como el caso de la Carretera Interamericana— que no solo es nacional sino además de tránsito internacional- atraviesa varias ciudades en una gran proporción al igual que lo hace por una parte importante de la zona urbana de la Gran Área Metropolitana, por lo que esta carretera tiene en algunos de sus tramos cunetas y contracunetas y en otros de tramos donde los peatones se sirven de ella se incorporan las aceras peatonales. Nuestro fin es que el operador tenga claro los componentes que decantan es cada una de ella.

LANZAS ABOGADOS

2.1. DE LA CALZADA VEHICULAR Y LAS ACERAS

Usualmente utilizamos el término “*calle pública*” única y exclusivamente a lo que denominamos o conocemos como calzada vehicular. En la jerga costarricense hablar de “*cruzar por media calle*”, se refiere a cruzar la calzada vehicular por lugares distintos al ceda o puente vehicular.

Sin embargo, no sólo este componente de la vía pública forma parte del denominado “*derecho de vía*” que conforma el gran elenco de lo que es la definición de calle pública. Así pues, el RCNFU, acredita la diferencia entre ambos conceptos y con ello el alcance legal de los mismos, veamos;

“Calzada: *Es la franja comprendida entre cordones, cunetas o zanjas de drenaje, destinada al tránsito de vehículos.*

Derecho de vía: *El ancho total de la carretera, calle, sendero servidumbre, esto es, la distancia entre líneas de propiedad incluyendo en su caso calzada, fajas verdes y aceras”.*

Por su parte, en una normativa más reciente la Ley 9078, sobre los dos términos anteriores, regula lo siguiente;

“Calzada: *superficie de la vía sobre la que transitan los vehículos y que está compuesta por uno o varios carriles de circulación. No incluye el espaldón. Derecho de vía:* *derecho que recae sobre una franja de terreno de naturaleza demanial y que se destina a la construcción de obras viales para la circulación de vehículos o el tránsito de personas o de otras obras relacionadas con la seguridad, el ornato, la nomenclatura vial, el anuncio informativo de servicios, las actividades y los destinos turísticos, así como para la instalación de paradas de vehículos de transporte público o parabuses”.*



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

En Costa Rica, las vías públicas sirven para la circulación tanto de vehículos (de todo tipo) así como de peatones, por lo que estos dos tipos de “usuarios” de las vías hacen surgir los dos componentes básicos del llamado derecho de vía, veamos;

a. La Calzada Vehicular: es por donde transitan los vehículos con motor o sin él. Dicha calzada posee siempre diferentes características, dependiendo de la capacidad vehicular, el tipo de transporte que la transite, la dimensión, la topografía y otras variables. Estas variables generan una diferenciación en las vías

y, por ende, una consecuente jerarquización. El Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (en adelante INVU) institución rectora en materia urbanística (Ver voto 11397-2003 de Sala Constitucional), por designio de la Ley de Planificación Urbana (en adelante LPU), ha dispuesto una clasificación de las vías públicas conforme a los tamaños y dimensiones (entre otros factores) de estos derechos de vía bajo los siguientes parámetros, regulados en el artículo III.2.4, del Reglamento para el Control Nacional de Fraccionamientos y Urbanizaciones, Reglamento N°3391, del 13 de diciembre de 1982, y sus reformas por acuerdo de Junta Directiva en sesión No.3773, del 17 de noviembre de 1986, veamos;

“...El diseño geométrico para Vías públicas en Urbanizaciones, (cuyas normas incluyen el ancho de pavimento, franjas verdes y aceras y los elementos críticos de diseño) dependerá del volumen de tránsito promedio diario, de los accidentes topográficos, de las pendientes, de la densidad de uso y de otros similares. Su clasificación, por otro lado, se hace de acuerdo a su importancia dentro de los desarrollos urbanos.

En esta clasificación se definen seis (6) tipos de vías, las que se enumeran a continuación, de acuerdo al orden decreciente de su derecho de vía y de su importancia.

III.2.5 *Vías reglamentadas por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT). El derecho de vía de las carreteras y de los caminos públicos será el que indique el MOPT, pero las características geométricas de calzada y aceras se regirán por lo establecido en los puntos siguientes, quedando el resto del derecho de vía como zona verde. La vigencia de los alineamientos será de 18 meses.*



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

III.2.6 Calles locales: Reglamentadas por la Municipalidad cuando exista el respectivo reglamento aprobado; de lo contrario se regirán por lo dispuesto en este Reglamento, de acuerdo con la ley No.5990 de 19 de abril de 1976.

III.2.6.1 Especiales: Aquellas que se indican en los planes reguladores o en proyectos especiales o parciales debidamente aprobados, por el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU).

Su sección será la indicada en cada caso y deberán integrarse adecuadamente a la vialidad existente o propuesta para la zona.

III.2.6.2. Primarias: Aquellas que constituyen una red vial continua, sirven para canalizar las vías locales hacia sectores de la ciudad o bien, hacia carreteras de enlace entre el desarrollo propuesto y otros núcleos poblados o que se considere que puedan llegar a tener esa función. Requieren de las siguientes dimensiones: de catorce metros (14 m) de derecho de vía, nueve metros (9 m) de calzada, un metro con cincuenta centímetros (1.50 m) de acera y un metro (1 m) de franjas verdes.

Podrán habilitar un número ilimitado de lotes.

En zonas industriales el derecho de vía será de 17 m.

De acuerdo a la dimensión de la urbanización el INVU y la Municipalidad podrán exigir calles especiales con derechos de vía mayores.

III.2.6.3 Secundarias: Aquellas vías colectoras de las vías internas de la urbanización, tendrán un derecho de vía de 10 m, la calzada será de 7 m y el resto se repartirá entre aceras y zonas verdes.

III.2.6.4 Terciarias: Aquellas que sirvan a 100 o menos unidades de vivienda o lotes. Tendrán un derecho de vía de 8,5 m, con una calzada de 5,5 m y el resto se repartirá entre aceras y zonas verdes.



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

III.2.6.5 De uso restringido: *Son las terciarias que por sus características de continuidad limitada tendrán un derecho de vía de 7 m, una calzada de 5 m y el resto podrá ser acera o zona verde. Su longitud máxima será 120 m.*

En los casos definidos en el Capítulo V se podrá admitir una calzada de tres metros (3 m) inclusive sin pavimento.

Estas vías deberán tener áreas de estacionamiento cuya dimensión se calculará a razón de una por cada dos lotes o unidades de vivienda en caso de proyectos de vivienda.

Cuando se demuestre que la relación de unidades de vehículos por familia puede ser menor, el INVU y la Municipalidad podrán admitir hasta un (1) puesto de estacionamiento por cada 10 unidades habitacionales.

Se necesita además un puesto de estacionamiento por cada 50,00 m² de comercio residencial requerido para la urbanización, ubicado preferentemente al frente de éstos o dentro de un radio de 100 m.

Cuando el diseñador coloque vías con estas características en un mismo eje, deberá aislarlas adecuadamente mediante la construcción de franjas verdes que tengan un ancho no menor a los seis metros (6,00 m), para evitar que el tránsito de vehículos pueda en un futuro llegar a ser continuo.

Si el diseño de esta franja separatoria se adecua para área de juegos infantiles, podrá contabilizarse dentro de las áreas a ceder al Municipio.

III.2.6.6 Calles en proyectos acogidos a la Ley de Propiedad Horizontal:

En estos casos los edificios deberán ubicarse de tal forma que, en una posible segregación posterior, las calles previstas como privadas puedan entregarse al uso público cumpliendo con las normas anteriores. El derecho de vía se calculará conforme a las normas anteriores, según número de viviendas.”

- b. La Acera peatonal:** Que es por donde se sirven a transitar los peatones de manera exclusiva y donde se ubican los mobiliarios urbanos y las zonas verdes. Están compuestas fundamentalmente por cuatro componentes (GTZ, 1998);

LANZAS ABOGADOS

- b.1. Franja de Circulación:** es el espacio destinado a la circulación peatonal y de personas con capacidades disminuidas.
- b.2. Franja Táctil:** es el espacio destinado a la colocación de elementos táctiles como guía y prevención para personas con capacidades disminuidas. Anteriormente dependiendo de la localización de las aceras y los estudios de circulación de personas con estas necesidades, se determina si es obligatoria o no -sin embargo- con la actual, Ley de igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad (en adelante Ley 7600), dicha franja es obligatoria en todos los casos. Y bajo esta misma filosofía hay una tendencia actual a que las dimensiones de las aceras sean más amplias que las reguladas en este instrumento normativo de los años 80's.
- b.3. Franja de Amoblamiento:** espacio en el cual se localiza la vegetación y el mobiliario urbano. Esta franja se ubica entre la franja de circulación y la calzada.
- b.4. Franja de Ciclo Ruta:** espacio destinado a la circulación de bicicletas. Se ubica entre la franja de circulación y la de amoblamiento, paralela a la acera, por fuera del amoblamiento, entre éste y la calzada.

Como parte de este derecho de vía, tenemos también al denominado "*cordón y caño*" también conocidos como "*cordón y cuneta vial*" que permiten que discurra el agua hacia el alcantarillado pluvial y que, como un segundo uso, esta divide a la acera de la calzada vehicular. Con la siguiente imagen nos quedará más clara la explicación anterior.



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS



En general el ancho del derecho de vía, varía según la clasificación de la calle, y así lo regula los numerales III.2.4 a III.2.6.6 del RCNFU.

III. DE LA CALZADA VÍAL: ESTRUCTURA DE LA VÍA Y SUPERFICIE DE RODAMIENTO

Esta corresponde –estrictamente- al área o superficie destinada a la circulación de los vehículos, es decir a la calzada, así pues, según el tipo de superficie de rodamiento, los caminos o carreteras se pueden clasificar de la siguiente de la manera que se pasa a detallar, no sin antes mencionar que la explicación dada en cada una de ella se debe en gran parte a la experiencia adquirida trabajando muy de cerca con las Unidades Técnicas de Gestión Vial donde se ha colaborado como asesor legal, igualmente gracias al trabajo de pasantía en la Municipalidad de Orotina, propiamente en el reparto administrativo vial de este Gobierno Local.

- a. **Caminos de Tierra:** En este caso, los vehículos circulan sobre el terrero natural, libre de material vegetal. Algunas veces tienen revestimientos muy ligeros y su alineamiento y sistema de drenajes son muy deficientes, razón por la cual la circulación sólo es posible durante el verano o vehículos de doble tracción. Su componente principal lo constituye la subrasante. La subrasante es el suelo natural libre de vegetación y compacto.
- b. **Caminos en lastre:** Son aquellos en donde los vehículos circulan sobre una superficie recubierta con lastre en estado natural o seleccionado. Por lo general poseen alguna conformación con su respectivo bombeo y cunetas. En algunos casos su alineamiento ha sido mejorado y se proyectan alcantarillas, lo cual los hace transitables durante el año. Sus componentes principales lo constituyen las subrasantes y la subbase, la cual a su vez sirve de superficie de rodamiento. La subbase se encuentra entre la base y la subrasante, ya que calidad es menos a la de la base constituida en su mayoría por materiales locales granulares.
- c. **Caminos revestidos con material de base:** Estos son caminos en donde la circulación de vehículos, en términos del tránsito promedio diario anual amerita disponer de



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

una mejor superficie de rodamiento. Por lo general, cuentan con un mayor derecho de vía, mejor alineamiento horizontal y vertical, el sistema de drenaje es adecuado y su condición se mantiene estable durante todo el año, gracias a que la sub-base ha sido fortalecida y cuenta con material triturado de base en la superficie de ruedo. Sus componentes principales son la subrasante, subbase y la base, que a su vez constituye la superficie de ruedo.

d. Vía con tratamientos asfálticos: En este caso el camino o la carretera se proyectan con una superficie de rodamiento a base de algún tipo de tratamiento superficial asfáltico. El tratamiento superficial asfáltico o viluminoso es un término amplio que abarca la aplicación sobre cualquier tipo de calzada, de material asfáltico en combinación con agregados pétreos, pero cuyo espesor final generalmente es inferior a 25 milímetros. Los materiales se aplican en forma estratificada o por capas. Un tratamiento superficial no tiene ninguna función estructural. Básicamente, lo que se pretende es impermeabilizar la superficie existente o calzada y reducir la acción abrasiva del tránsito. Se utilizan cuando se desea proveer con una superficie económica y duradera a caminos que cuentan con una base granular adecuada y un tránsito ligero o de mediano volumen. También se usa para rejuvenecer pavimentos viejos que se ha comenzado a desintegrar por acción del tiempo, como sobre capas para pavimentos con fisuras que no sean de tipo estructural para restaurar capas de rodamiento en proceso de oxidación. Así mismo, en carreteras donde los agregados del pavimento han comenzado a pulirse. En este último caso el tratamiento actúa como un restaurador de la resistencia al deslizamiento.

e. Vías con pavimentos asfálticos: Esas son vías de alto volumen de tránsito automotor, las cuales requieren contar con una superficie de rodamiento estable, segura y en buenas condiciones durante todo el año, principalmente en las carreteras, por la alta cantidad de velocidad en que ella se conduce. Con el fin de evitar los daños en las vías y los posibles riesgos de deslizamientos de los vehículos, accidentes entre otros, el sistema de drenaje debe ser óptimo, así mismo el alineamiento horizontal y vertical, el derecho de vía y las obras de accesorias deben ajustarse a los criterios objetivos de diseño. Los componentes de una vía de este tipo por lo general son:



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

- e.1. Una subrasante compacta y formada (en casos necesarios mejorada),
- e.2. Una capa de sub-base de material selecto, compactada a humedad óptima y densidad máxima.
- e.3. Una capa de base granular o base estabilizada con cemento, cal o emulsión asfáltica y compactada a máxima densidad, una capa de imprimación de asfalto del tipo apropiado, aplicada sobre la base preparada, para producir un estrato de transición del material granular hacia la carpeta asfáltica,
- e.4. Una capa de liga con material asfáltico, del tipo apropiado, para servir de liga entre la base y el concreto asfáltico y
- e.5. Una carpeta de concreto asfáltico de acuerdo con el diseño, pero no menor de cinco centímetros.

IV. DEL SISTEMAS DE DRENAJES

Son diversos los sistemas de drenajes que se usan para lograr que los caminos públicos cumplan con sus funciones y a la vez puedan resistir la enorme erosión que les provoca el agua. Estos sistemas se reducen a cunetas, contracunetas y alcantarillas, valga acotar que la explicación técnica dada para cada una de ellas se debe en gran parte a la experiencia y colaboración técnica mencionada líneas atrás.

- a. **Las Cunetas:** Que corresponden a las zanjas laterales y paralelas al eje de la carretera o del camino construida entre el borde de la calzada y el pie del talud. Su sección transversal es variable, según sea la sección de diseño, pudiendo ser de forma triangular, aunque se pueden construir de formar trapezoidal o cuadrada. La forma triangular es preferible porque facilita su limpieza por medios mecánicos. La función principal de las cunetas es servir de canal para evacuar el agua de lluvia proveniente de la calzada. Es conveniente que su profundidad sea mayor que la subrasante para que las aguas provenientes de la base y sub-base escurran libremente.
- b. **Las Contracunetas:** Las contracunetas son zanjas generalmente paralelas al eje de la carretera, construida a una distancia mínima de 1.50 metros de la parte superior de un determinado talud de corte. Su sección transversal es variable, siendo comunes las de forma



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

triangular o cuadrada. Su ubicación, longitud y dimensionamiento deben ser indicados por un ingeniero con experiencia en el campo de las carreteras. Se acostumbra construir las contracunetas cuando el agua que llega al talud es mucha y para taludes que sobrepasen los 4 metros de alto. Las contracunetas tienen la función de evitar que las aguas superficiales se desplacen del talud de corte, erosionando y recargando a su vez la capacidad de la cuneta.

c. Alcantarillas: Son ductos que permiten el paso del agua de un lado a otro de la vía. Las alcantarillas deben clasificarse principalmente desde el punto de vista de su ubicación, capacidad (diseño hidráulico) y resistencia (diseño estructural). Se requiere de la asesoría de un ingeniero de carreteras para escoger debidamente la alcantarilla de acuerdo con los factores antes mencionados. Las alcantarillas pueden tener forma cuadrada, rectangular, circular o elíptica. Las alcantarillas pueden prefabricarse o construirse en el sitio, a criterio del ingeniero encargado de la obra. Por lo general aquellas construidas en el sitio tienen forma cuadrada o rectangular, mientras que las prefabricadas son circulares o elípticas. A menudo se construyen pasos de dos o tres ductos en forma cuadrada o rectangular uno al lado de la otra o “baterías de tubos” unos al lado de otros. Las alcantarillas de sección cuadrada o rectangular se fabrican de concreto armado, las de forma circular se hacen con tubos de concreto –que son más propensas a quebraduras o fisuras, de acero corrugado de PVC o ABS, que son plásticos duraderos. Las secciones elípticas se fabrican, por lo general con planchas de hierro corrugado.

V. PUENTES Y OTRAS ESTRUCTURAS ACCESORIAS AL DERECHO DE VÍA

El puente en términos generales es una estructura de madera, piedra (arcos), concreto armado o acero estructural que se utiliza para que una vía de comunicación pueda atravesar un río, una depresión de terreno u otra vía de comunicación.

Entre los primeros puentes conocidos podemos citar aquellos construidos a base de troncos de madera rolliza, los puentes de madera aserrada y los de grandes arcos de piedra. Es importante hacer notar que los puentes propiamente dichos son estructuras de más de seis metros de longitud.



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

En nuestro país no hay duda jurídica acerca de que estas obras forman parte de los caminos en los que se hallan y junto con las aceras son precisamente las más importantes de las estructuras accesorias que componen el camino público.

Otros tipos de puentes comúnmente utilizados en nuestro medio son los de concreto pretensado y/o postensado, chorreados en el sitio, además de los puentes metálicos, mixtos de acero y concreto, y en los últimos años los tan nombrados y usados puentes *Bailey*, diseñado primeramente para uso militar, que en la actualidad cumplen un uso bastante práctico, siendo que son de naturaleza portátil y temporal ya que se instalan producto de una emergencia. Sin embargo, esta modalidad de puente en nuestro país parece ser que *“llegaron para quedarse”*.

El segundo grupo de estructuras accesorias, por su importancia que interesa destacar en la composición de un camino son las estructuras de contención. Los muros de contención son estructuras diseñadas y construidas para soportar las cargas laterales producidas por el empuje del suelo, del agua y eventos sísmicos en un terreno que presenta un cambio brusco de nivel en una sección determinada. Por lo general, los muros de contención se construyen para garantizar la estabilidad del terreno en sitios donde ha habido que realizar cortes para la construcción de una carretera, de un puente o de otro tipo de edificaciones. También en caso en los que, por el tipo de suelo existente, se producen deslizamientos.

Los muros de contención son de diversa naturaleza. Los hay de gaviones, de concreto o tierra armada y unos más se confeccionan a partir de los elementos mismos que provee la naturaleza.

Por último, tenemos otras estructuras accesorias que se han desarrollado más modernamente como respuesta a las nuevas necesidades urbanas de la población. Entre ellas podemos citar: las ciclovías, las aceras –ya anteriormente explicadas-, los túneles que atraviesa literalmente una montaña como el de la carretera Braulio Carrillo a Limón, las zonas verdes, los Bulevares, las rampas y aceras ampliadas para poblaciones con necesidades



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

especiales como ancianos, niños o minusválidos, de las cuales más adelante nos referiremos con mayor detenimiento; entre otras.

VI. CLASIFICACIÓN DE LA RED VIAL COSTARRICENSE

La división en dos grandes segmentos de nuestra red vía lo establece en primer orden la LGCP, el cual en su artículo primero al señalar lo siguiente:

Artículo 1º. *Para los efectos de la presente ley, los caminos públicos, según su función -con su correspondiente órgano competente de administración- se clasificarán de la siguiente manera:*

RED VIAL NACIONAL: *Corresponde su administración al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el cual la definirá según los requisitos que al efecto determine el Poder Ejecutivo, por vía de acuerdo. Esta red estará constituida por las siguientes clases de caminos públicos:*

- a) Carreteras primarias:** *Red de rutas troncales, para servir de corredores, caracterizados por volúmenes de tránsito relativamente altos y con una alta proporción de viajes internacionales, interprovinciales o de larga distancia.*
- b) Carreteras secundarias:** *Rutas que conecten cabeceras cantonales importantes -no servidas por carreteras primarias- así como otros centros de población, producción o turismo, que generen una cantidad considerable de viajes interregionales o intercantonales.*
- c) Carreteras terciarias:** *Rutas que sirven de colectoras del tránsito para las carreteras primarias y secundarias, y que constituyen las vías principales para los viajes dentro de una región, o entre distritos importantes.*

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes designará, dentro de la Red vial nacional, las carreteras de acceso restringido, en las cuales sólo se permitirá el acceso o la salida



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

de vehículos en determinadas intersecciones con otros caminos públicos. También designará las autopistas, que serán carreteras de acceso restringido, de cuatro o más carriles, con o sin isla central divisoria.

RED VIAL CANTONAL: Corresponde su administración a las municipalidades. Estará constituida por los siguientes caminos, no incluidos por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes dentro de la Red vial nacional:

- a) **Caminos vecinales:** Caminos públicos que suministren acceso directo a fincas y a otras actividades económicamente rurales; unen caseríos y poblados con la Red vial nacional, y se caracterizan por tener bajos volúmenes de tránsito y altas proporciones de viajes locales de corta distancia.
- b) **Calles locales:** Vías públicas incluidas dentro del cuadrante de un área urbana, no clasificadas como travesías urbanas de la Red Vial Nacional.
- c) **Caminos no clasificados:** Caminos públicos no clasificados dentro de las categorías descritas anteriormente, tales como caminos de herradura, sendas, veredas, que proporcionen acceso a muy pocos usuarios, quienes sufragarán los costos de mantenimiento y mejoramiento.”¹

El MOPT en su momento dictó una norma denominada Reglamento sobre la Clasificación Funcional de los Caminos Públicos. Este Reglamento, que es el número 13041-T del 20 de octubre de 1981, el cual valga acotar, aún está vigente, tenía como virtud validar y operacionalizar la clasificación general que la LGCP hace de la red vial en nuestro país, sin embargo, su letra al día de hoy se limita a regular lo tendiente solamente a la red vial nacional, siendo que el capítulo segundo destinado a la red vía cantonal, fue derogado por el decreto ejecutivo 30263 del 5 de marzo del 2002, el cual a su vez fue derogado por el decreto N° 34624-MOPT, Reglamento sobre el manejo, normalización y responsabilidad para la inversión pública en la red vial cantonal, el cual también fue derogado por el artículo 13 del Reglamento al inciso b) del artículo 5 de la Ley N° 8114 "Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias",

¹ Así reformado por ley N° 6676 de 18 de setiembre de 1981, artículo 1°



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

aprobado mediante decreto ejecutivo N° 40138 del 12 de diciembre del 2016, ello en razón de que dicha potestad plena y exclusiva de la administración de la red vial cantonal fue dada y dimensionada directamente por el legislador a las Municipalidades mediante la mencionada Ley 9329, la cual esta reglada por medio de los decretos ejecutivos 40137, Reglamento a la Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal y el mencionado 40138. Es importante adelantar que profundizaremos más sobre los alcances de dicha normativa y la potestad “*plena*” que tienen las Municipalidades en la administración de la porción de la red vial que por ley le corresponde atender.

6.1. LAS CARRETERAS PRIMARIAS

Estas están caracterizadas por tener volúmenes de tránsito excesivamente demandantes y con alta proporción de viajes internacionales, interprovinciales o de larga distancia.

Este tipo especial de carreteras interconectan las principales carreteras nacionales dentro del Gran Área Metropolitana y además sirven de enlace a los principales centros urbanos, aeropuertos, zonas industriales y de recreo que tengan importancia nacional, así regulado en el numeral cuarto del Reglamento sobre la Clasificación Funcional de los Caminos Públicos.

Cuentan con un derecho de vía entre treinta y seis y cincuenta metros, que pueden ser de cuatro o seis carriles de tres metros con setenta y cinco centímetros cada uno y dos calles marginales con una calzada de seis metros. Además, debe reservarse un carril en cada sentido para el paso del transporte público rápido, que debe tener paradas a cada mil metros en promedio. Deben tener acera de 3 metros de ancho como mínimo.

Se caracterizan porque son las vías de más alta velocidad urbana, con un mínimo de conducción de 50 km/h, además una de las principales características es su elevada cantidad de tránsito.



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

Es importante destacar que el retiro frontal requerido es cinco metros como mínimo. En aquellos casos en que no se cuente con vía marginales, no se permite el estacionamiento en dichos espacios de retiro.

En el último capítulo tercero de este reglamento (13041-T), se hace referencia a las carreteras de acceso restringido o autopistas, que también corresponden a este primer grupo de carreteras y que son exclusivas para el transporte automotor, bajo el concepto de seguridad sobre capacidad. En esta norma se establecen sus características generales y el número de carriles que deben tener, así como sus dimensiones y funciones.

Al respecto los artículos 20 y 21 de este Reglamento regulan lo siguiente;

Artículo 20. Se faculta al Ministerio de Obras Públicas y Transportes para que de acuerdo con los estudios que lleven a cabo los departamentos técnicos de su División de Obras Públicas, designe, dentro de la Red Vial Nacional, a las carreteras de acceso restringido, en las cuales sólo se permitirá el acceso o la salida de vehículos en determinadas intersecciones con otros caminos públicos. Esta clasificación complementaria se aplicará a aquellas carreteras en las cuales se determine que, por razones de capacidad y seguridad, sea conveniente limitar el acceso o la salida de vehículos, y generalmente por medio de distribuidores de tránsito a desnivel.

Artículo 21. Asimismo, se faculta al Ministerio de Obras Públicas y Transporte para que, dentro de la Red Vial Nacional, designe como autopistas a aquellas carreteras de acceso restringido que tengan cuatro o más carriles de circulación, con o sin isla central divisoria. Siempre que sea económicamente factible, el Ministerio construirá en las autopistas distribuidores de tránsito a desnivel.



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

6.2. LAS CARRETERAS SECUNDARIAS

Consisten en aquellas rutas que conectan cabeceras cantonales importantes, así como otros centros de población, producción o turismo que generen una cantidad considerable de viajes interregionales o intercantonales.

Están constituidas por las carreteras que sirven de enlace entre los principales centros urbanos del Área Metropolitana, los cuales no son servidos por las vías primarias antes detalladas. (art. 6 del reglamento 13041-T)

En cuanto al derecho de vía la misma oscila entre veinticuatro y cincuenta metros dependiendo de su ubicación, el cual se encuentra determinado en el Mapa de Vialidad.

En lo que se refiere a carriles y aceras, tendrán cuatro carriles de tres metros con setenta y cinco centímetros cada uno, cuando los derechos de vía oscilen entre veinticuatro y veinticinco metros tendrán seis carriles del mismo ancho que en el caso antes descrito, cuando el derecho de vía oscile entre treinta y treinta y seis metros.

Por otro lado, cuando el derecho de vía sea de cincuenta metros las carreteras tendrán seis carriles de tres metros con setenta y cinco centímetros cada uno, se incluye además dos calles marginales de siete metros de ancho cada una y tendrán aceras de 3 metros de ancho como mínimo.

En general, las carreteras secundarias serán aquellas rutas que conecten cabeceras cantonales importantes, no servidas por carreteras primarias, así como otros centros de población, producción o turismo que generen una cantidad considerable de viajes interregionales o intercantonales. (art. 7 y 8 del reglamento 13041-T)



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

6.3. LAS CARRETERAS TERCIARIAS

Son esencialmente rutas que sirven de colectoras del tránsito para las carreteras primarias y secundarias, y que constituyen las vías principales para los viajes dentro de una región, o entre distritos importantes, así como de enlace entre los centros urbanos de segundo orden (cabeceras de cantones pequeños y distritos grandes).

El derecho de vía oscila entre veinticuatro y treinta metros dependiendo de su ubicación el cual está indicado en el Mapa de Vialidad. Tendrán cuatro carriles de tres metros con cincuenta centímetros cada uno, cuando la vía mida veinticuatro metros y seis carriles del mismo ancho cuando la vía tenga un derecho de treinta metros. Las aceras tendrán 3 metros de ancho como mínimo, quedando el resto del derecho de vía como zona verde.

Por otro lado, de conformidad con artículo primero de la LGCP, tenemos la clasificación de la red vial cantonal que se subdivide en;

6.4. LOS CAMINOS CLASIFICADOS O VECINALES

Son aquellos caminos que unen poblados y caseríos entre sí, también a las cabeceras de distrito, además brindan conexión a rutas nacionales o se comunican con aquellos sitios de interés público y complementan el concepto de conectividad con la Red Vial general, para dar acceso a una zona o región.

Por lo general tienen volúmenes de tránsito moderados, en su mayoría, ocasionados por viajes locales de corta distancia. Además, permiten el traslado de la producción agropecuaria, comercial, turística e industrial a las carreteras de alcance nacional.

Los artículos 13 y 14 del reciente reglamento 40138, regulan los criterios técnicos de clasificación para codificar un camino como vecinal, veamos;



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

“Artículo 13 Criterios de clasificación para caminos vecinales. Constituyen caminos vecinales aquellos que cumplan, al menos, con tres de los siguientes criterios:

- a) Posibilita el acceso a centros de población rural que cuenten con al menos tres de los siguientes servicios o infraestructura física en operación: escuela, plaza de deportes, salón comunal, iglesia, servicio de electricidad, servicio de transporte de pasajeros, puesto de salud, telefonía*

- b) La población promedio que tributa al camino debe ser mayor que 50 habitantes por kilómetro de extensión del camino, o existen al menos un promedio de 10 casas visibles habitadas por kilómetro de extensión de la vía.*

- c) El camino debe ser la principal vía de comunicación para el transporte de cosechas y productos del área que tributa al camino. Al menos el 50% de esa área estará dedicada activamente a la producción agropecuaria (ganadería intensiva, cultivos) u otras actividades.*

- d) El tránsito promedio diario debe ser mayor que 30 vehículos.*

- e) El camino debe ser la vía principal de acceso a toda una zona, cuenca o región que necesita ser comunicada (concepto de red).*

- f) Otros criterios a considerar en caso de duda: existencia de asociación o asociaciones de desarrollo integral o específico en la zona de influencia del camino”.*

Artículo 14.- Otros criterios de clasificación para caminos vecinales.



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

Serán considerados también como caminos vecinales aquellas vías que, a pesar de no cumplir con los requisitos del artículo anterior, a solicitud de la municipalidad u otras instancias gubernamentales, cumplan con al menos imo (sic) de los siguientes criterios:

- a) Dan acceso a sitios calificados de interés turístico (accesos principales a playas y volcanes).*
- b) Sirven como rutas alternas a rutas nacionales de reconocida importancia.*
- c) Dan acceso a reservas de recursos naturales, reservas indígenas o a proyectos de asentamientos campesinos impulsados por el Gobierno de la República o la municipalidad.*
- d) Dan acceso a centros de acopio importantes.*
- e) Son rutas importantes para la seguridad nacional o el interés nacional como atracaderos, torres de transmisión u observatorios.”*

En fin y siguiendo la literalidad de dicha norma los caminos vecinales, son caminos públicos que dan acceso directo a las fincas y otras unidades económicas rurales, unen caseríos y poblados con la red vial nacional y se caracterizan por tener bajos volúmenes de tránsito y una alta proporción de viajes locales de corta distancia (numeral 2 inciso c, del reglamento 40138)

6.5. LOS CAMINOS O CALLES URBANOS O LOCALES

Está conformada por aquellas vías públicas incluidas dentro del cuadrante urbano definido por la Municipalidad en conjunto con el INVU; o bien aquellas incluidas dentro de proyectos de urbanizaciones, que cuenten con el aval del Gobierno Local y que no estén clasificados por el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) como calles de travesía de la Red Vial Nacional.

Tienen volúmenes de tránsito muy variados, recordemos que estas vías reciben igualmente una clasificación de primarias, secundarias o terciarias, con base en la

LANZAS ABOGADOS

reglamentación del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo o de las propias Municipalidades.

El numeral 15 del reglamento 40138, indica que las calles locales, se clasificarán con base en los criterios que al efecto establecerá cada municipalidad, cuando exista el respectivo reglamento local aprobado; de lo contrario se regirán por lo dispuesto en el RCNFI, vigente emitido por el INVU, cuyas reglas ya las mencionamos y van de los artículos III.2.4 a III.2.6.6 del citado cuerpo normativo.

6.6. LOS CAMINOS NO CLASIFICADOS

Son una categoría residual de manera que en ellos se abarca a todos aquellos caminos públicos no clasificados dentro de las categorías descritas líneas atrás, tales como caminos en herradura, sendas, veredas, picadas, trochas que proporcionen acceso a muy pocos usuarios, quienes sufragarán los costos de mantenimiento y mejoramiento. Comprenden dos tipos diferentes de vías públicas: Las que están en uso y son transitables en toda época del año para uno o muy pocas personas y las veredas o caminos en desuso para el tránsito vehicular, y en su mayoría hasta para el peatón por las irregularidades de su trazado y la abundante vegetación presente en las mismas.

Son dos los artículos del reglamento en estudio que regulan los caminos municipales no clasificados, y corresponden a los numerales 16 y 17, veamos;

“Artículo 16.- Criterios de clasificación para caminos no clasificados en uso para el tránsito de vehículos

Los caminos públicos incluidos en esta categoría deben cumplir con los siguientes criterios:

- a)** *Son transitables durante la gran mayoría del año.*



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

- b) Dan acceso a algunos caseríos de menor importancia a los que se establecen en el artículo 14 anterior, o a muy pocos usuarios.*
- c) Tienen un ancho promedio de la superficie de ruedo de al menos 4 metros.*
- d) Cuentan con algunos elementos de la infraestructura de drenaje (cunetas, alcantarillado primario) o puentes.*
- e) La superficie de ruedo se encuentra en tierra o con muy poco lastre, pero permite el tránsito de vehículos.*
- f) Son caminos alternos de poca importancia y que dan acceso a zonas de baja producción agropecuaria.*

Artículo 17.- Criterios de clasificación para caminos no clasificados en desuso para el tránsito de vehículos.

Los caminos públicos incluidos en esta categoría son aquellos que cumplen con los siguientes criterios:

- a) Se utilizan para la movilidad y comunicación local, a través de medios de transporte como motocicleta, bicicleta, bestias o peatonal.*
- b) No son aptas para el tránsito vehicular.*
- c) El derecho de vía es muy angosto, lo cual impide el paso de vehículos automotores.*
- d) El derecho de vía está poblado de árboles, arbustos o malezas, significando que el camino no está en uso, o que es utilizado únicamente en períodos muy cortos del año.*

La conservación de esta clase de caminos públicos es responsabilidad entera de los usuarios y beneficiarios directos y por lo tanto su extensión no se contabilizará para efectos de la asignación de recursos del impuesto único a los combustibles previsto en la Ley No. 8114.

VII. CLASIFICACIÓN DE LA RED VIAL COSTARRICENSE

LANZAS ABOGADOS

La división en dos grandes segmentos de nuestra red vía lo establece en primer orden la Ley General de Caminos Públicos, el cual en su artículo primero al señalar lo siguiente:

Artículo 1º. *Para los efectos de la presente ley, los caminos públicos, según su función -con su correspondiente órgano competente de administración- se clasificarán de la siguiente manera:*

RED VIAL NACIONAL: *Corresponde su administración al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el cual la definirá según los requisitos que al efecto determine el Poder Ejecutivo, por vía de acuerdo. Esta red estará constituida por las siguientes clases de caminos públicos:*

d) Carreteras primarias: *Red de rutas troncales, para servir de corredores, caracterizados por volúmenes de tránsito relativamente altos y con una alta proporción de viajes internacionales, interprovinciales o de larga distancia.*

e) Carreteras secundarias: *Rutas que conecten cabeceras cantonales importantes -no servidas por carreteras primarias- así como otros centros de población, producción o turismo, que generen una cantidad considerable de viajes interregionales o intercantonales.*

f) Carreteras terciarias: *Rutas que sirven de colectoras del tránsito para las carreteras primarias y secundarias, y que constituyen las vías principales para los viajes dentro de una región, o entre distritos importantes.*

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes designará, dentro de la Red vial nacional, las carreteras de acceso restringido, en las cuales sólo se permitirá el acceso o la salida de vehículos en determinadas intersecciones con otros caminos públicos. También designará las autopistas, que serán carreteras de acceso restringido, de cuatro o más carriles, con o sin isla central divisoria.

RED VIAL CANTONAL: *Corresponde su administración a las municipalidades. Estará constituida por los siguientes caminos, no incluidos por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes dentro de la Red vial nacional:*

d) Caminos vecinales: *Caminos públicos que suministren acceso directo a fincas y a otras actividades económicamente rurales; unen caseríos y poblados con la Red vial*

LANZAS ABOGADOS

nacional, y se caracterizan por tener bajos volúmenes de tránsito y altas proporciones de viajes locales de corta distancia.

e) Calles locales: Vías públicas incluidas dentro del cuadrante de un área urbana, no clasificadas como travesías urbanas de la Red Vial Nacional.

f) Caminos no clasificados: Caminos públicos no clasificados dentro de las categorías descritas anteriormente, tales como caminos de herradura, sendas, veredas, que proporcionen acceso a muy pocos usuarios, quienes sufragarán los costos de mantenimiento y mejoramiento.”²

En el tema que nos interesa que son los **CAMINOS CLASIFICADOS O VECINALES**, estos son aquellos caminos que unen poblados y caseríos entre sí, también a las cabeceras de distrito, además brindan conexión a rutas nacionales o se comunican con aquellos sitios de interés público y complementan el concepto de conectividad con la Red Vial general, para dar acceso a una zona o región.

Por lo general tienen volúmenes de tránsito moderados, en su mayoría, ocasionados por viajes locales de corta distancia. Además, permiten el traslado de la producción agropecuaria, comercial, turística e industrial a las carreteras de alcance nacional.

Los artículos 13 y 14 del reciente reglamento 40138, regulan los criterios técnicos de clasificación para codificar un camino como vecinal, veamos;

“Artículo 13 Criterios de clasificación para caminos vecinales. Constituyen caminos vecinales aquellos que cumplan, al menos, con tres de los siguientes criterios:

g) Posibilita el acceso a centros de población rural que cuenten con al menos tres de los siguientes servicios o infraestructura física en operación: escuela, plaza de deportes, salón comunal, iglesia, servicio de electricidad, servicio de transporte de pasajeros, puesto de salud, telefonía

² Así reformado por ley N° 6676 de 18 de setiembre de 1981, artículo 1°

LANZAS ABOGADOS

- h) La población promedio que tributa al camino debe ser mayor que 50 habitantes por kilómetro de extensión del camino, o existen al menos un promedio de 10 casas visibles habitadas por kilómetro de extensión de la vía.*
- i) El camino debe ser la principal vía de comunicación para el transporte de cosechas y productos del área que tributa al camino. Al menos el 50% de esa área estará dedicada activamente a la producción agropecuaria (ganadería intensiva, cultivos) u otras actividades.*
- j) El tránsito promedio diario debe ser mayor que 30 vehículos.*
- k) El camino debe ser la vía principal de acceso a toda una zona, cuenca o región que necesita ser comunicada (concepto de red).*
- l) Otros criterios a considerar en caso de duda: existencia de asociación o asociaciones de desarrollo integral o específico en la zona de influencia del camino”.*

Artículo 14.- Otros criterios de clasificación para caminos vecinales.

Serán considerados también como caminos vecinales aquellas vías que, a pesar de no cumplir con los requisitos del artículo anterior, a solicitud de la municipalidad u otras instancias gubernamentales, cumplan con al menos imo (sic) de los siguientes criterios:

- f) Dan acceso a sitios calificados de interés turístico (accesos principales a playas y volcanes).*
- g) Sirven como rutas alternas a rutas nacionales de reconocida importancia.*
- h) Dan acceso a reservas de recursos naturales, reservas indígenas o a proyectos de asentamientos campesinos impulsados por el Gobierno de la República o la municipalidad.*
- i) Dan acceso a centros de acopio importantes.*
- j) Son rutas importantes para la seguridad nacional o el interés nacional como atracaderos, torres de transmisión u observatorios.”*



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

En fin y siguiendo la literalidad de dicha norma los caminos vecinales, son caminos públicos que dan acceso directo a las fincas y otras unidades económicas rurales, unen caseríos y poblados con la red vial nacional y se caracterizan por tener bajos volúmenes de tránsito y una alta proporción de viajes locales de corta distancia (numeral 2 inciso c, del reglamento 40138)

Los denominados **CAMINOS O CALLES URBANOS O LOCALES**, están conformados por aquellas vías públicas incluidas dentro del cuadrante urbano definido por la Municipalidad en conjunto con el INVU; o bien aquellas incluidas dentro de proyectos de urbanizaciones, que cuenten con el aval del Gobierno Local y que no estén clasificados por el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) como calles de travesía de la Red Vial Nacional.

Tienen volúmenes de tránsito muy variados, recordemos que estas vías reciben igualmente una clasificación de primarias, secundarias o terciarias, con base en la reglamentación del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo o de las propias Municipalidades.

El numeral 15 del reglamento 40138, indica que las calles locales, se clasificarán con base en los criterios que al efecto establecerá cada municipalidad, cuando exista el respectivo reglamento local aprobado; de lo contrario se regirán por lo dispuesto en el RCNFI, vigente emitido por el INVU, cuyas reglas ya las mencionamos y van de los artículos III.2.4 a III.2.6.6 del citado cuerpo normativo.

Por su parte los **CAMINOS NO CLASIFICADOS** son una categoría residual de manera que en ellos se abarca a todos aquellos caminos públicos no clasificados dentro de las categorías descritas líneas atrás, tales como caminos en herradura, sendas, veredas, picadas, trochas que proporcionen acceso a muy pocos usuarios, quienes sufragarán los costos de mantenimiento y mejoramiento. Comprenden dos tipos diferentes de vías públicas: Las que están en uso y son transitables en toda época del año para uno o muy pocas personas y las veredas o caminos en desuso para el tránsito vehicular, y en su mayoría hasta para el peatón por las irregularidades de su trazado y la abundante vegetación presente en las mismas.

LANZAS ABOGADOS

Son dos los artículos del reglamento en estudio que regulan los caminos municipales no clasificados, y corresponden a los numerales 16 y 17, veamos;

“Artículo 16.- Criterios de clasificación para caminos no clasificados en uso para el tránsito de vehículos

Los caminos públicos incluidos en esta categoría deben cumplir con los siguientes criterios:

- g) Son transitables durante la gran mayoría del año.***
- h) Dan acceso a algunos caseríos de menor importancia a los que se establecen en el artículo 14 anterior, o a muy pocos usuarios.***
- i) Tienen un ancho promedio de la superficie de ruedo de al menos 4 metros.***
- j) Cuentan con algunos elementos de la infraestructura de drenaje (cunetas, alcantarillado primario) o puentes.***
- k) La superficie de ruedo se encuentra en tierra o con muy poco lastre, pero permite el tránsito de vehículos.***
- l) Son caminos alternos de poca importancia y que dan acceso a zonas de baja producción agropecuaria.***

Artículo 17.- Criterios de clasificación para caminos no clasificados en desuso para el tránsito de vehículos.

Los caminos públicos incluidos en esta categoría son aquellos que cumplen con los siguientes criterios:

- e) Se utilizan para la movilidad y comunicación local, a través de medios de transporte como motocicleta, bicicleta, bestias o peatonal.***
- f) No son aptas para el tránsito vehicular.***
- g) El derecho de vía es muy angosto, lo cual impide el paso de vehículos automotores.***
- h) El derecho de vía está poblado de árboles, arbustos o malezas, significando que el camino no está en uso, o que es utilizado únicamente en períodos muy cortos del año.***



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

La conservación de esta clase de caminos públicos es responsabilidad entera de los usuarios y beneficiarios directos y por lo tanto su extensión no se contabilizará para efectos de la asignación de recursos del impuesto único a los combustibles previsto en la Ley No. 8114.

VIII. FUNDAMENTO LEGAL y REGLAMENTARIO

Para llegar a conclusiones de valor en el presente informe interesa hacer un repaso del fundamento legal y reglamentario que tienen las Municipalidades como administradoras de la Red Vial Cantonal

a. La Ley de Planificación Urbana

La Ley de Planificación Urbana, Ley N°4240, del 15 de noviembre de 1968, (en adelante LPU), aborda el tema de la red vial prácticamente desde su primer artículo cuando, a la hora de determinar jurídicamente algunos de los conceptos que requiere desarrollar hace mención a los caminos, calles o bien al concepto de red vial propiamente, veamos;

“Artículo 1º.- Para los fines de esta ley se entenderá que:

Plan Nacional de Desarrollo Urbano, es el conjunto de mapas, gráficos y documentos, que describen la política general de distribución demográfica y usos de la tierra, fomento de la producción, prioridades de desarrollo físico, urbano-regional y coordinación de las inversiones públicas de interés nacional.

Planificación Urbana, es el proceso continuo e integral de análisis y formulación de planes y reglamentos sobre desarrollo urbano, tendiente a procurar la seguridad, salud, comodidad y bienestar de la comunidad.

Plan Regulador, es el instrumento de planificación local que define en un conjunto de planos, mapas, reglamentos y cualquier otro documento, gráfico o suplemento, la política de desarrollo y los planes para distribución de la población, usos de la tierra, vías de circulación, servicios públicos, facilidades comunales, y construcción, conservación y rehabilitación de áreas urbanas.

LANZAS ABOGADOS

Uso de la tierra, es la utilización de un terreno, de la estructura física asentada o incorporada a él, o de ambos casos, en cuanto a clase, forma o intensidad de su aprovechamiento.

Zonificación, es la división de una circunscripción territorial en zonas de uso, para efecto de su desarrollo racional.

Fraccionamiento, es la división de cualquier predio con el fin de vender, traspasar, negociar, repartir, explotar o utilizar en forma separada, las parcelas resultantes; incluye tanto particiones de adjudicación judicial o extrajudicial, localizaciones de derechos indivisos y meras segregaciones en cabeza del mismo dueño, como las situadas en urbanizaciones o construcciones nuevas que interesen al control de la formación y uso urbano de los bienes inmuebles.

*Urbanización, es el fraccionamiento y habilitación de un terreno para fines urbanos, mediante **apertura de calles** y provisión de servicios.*

*Mapa Oficial, es el plano o conjunto de planos en que se indica con exactitud la posición de los **trazados de las vías públicas** y áreas a reservar para usos y servicios comunales.*

Renovación Urbana, es el proceso de mejoramiento dirigido a erradicar las zonas de tugurios y rehabilitar las áreas urbanas en decadencia o en estado defectuoso y la conservación de áreas urbanas y la prevención de su deterioro.

Construcción, es toda estructura que se fije o se incorpore a un terreno; incluye cualquier obra de edificación, reconstrucción, alteración o ampliación que implique permanencia.

Reglamentos de Desarrollo Urbano, son cuerpos de normas que adoptan las municipalidades con el objeto de hacer efectivo el Plan Regulador.

Área Urbana, es el ámbito territorial de desenvolvimiento de un centro de población. Distrito Urbano, es la circunscripción territorial administrativa cuya delimitación corresponda al radio de aplicación del respectivo Plan Regulador.

Área Metropolitana, es el conjunto de áreas urbanas correspondientes a distintas jurisdicciones municipales y que, al desarrollarse en torno a un centro principal de población, funciona como una sola unidad urbana.

*Intensidad de uso, es el grado de aprovechamiento de los terrenos o estructuras, tomando en cuenta: a) Tipo de actividad desarrollada; b) Porcentaje de cobertura y área de piso; c) Densidad de población; y d) **Tránsito resultante.***

Cobertura, es la proyección horizontal de una estructura o el área de terreno cubierta por tal estructura.

LANZAS ABOGADOS

Área de Piso, es la superficie total de las plantas de una estructura.

*Retiros, **son los espacios abiertos no edificados comprendidos entre una estructura y los linderos del respectivo predio.***

El Instituto, es la cita abreviada del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo.” (el resaltado es nuestro y es con el fin de sobresaltar las regulaciones que tiene que ver puntualmente con esta investigación)

Recordemos que la LPU, regula el concepto de ciudad que debe desarrollarse como línea de acción en la jurisdicción de cada uno de los 82 cantones que componen nuestro país. Así pues, a la hora de definir planes reguladores, urbanizaciones y mapas oficiales las autoridades locales están obligadas a integrar el gran componente que constituye la red vial de nuestro país, desde el punto de vista de accesibilidad y transitabilidad.

Por su parte el artículo 44, regula el principio de inmatriculación de los bienes de dominio público antes mencionado, veamos;

*“El dominio público sobre las **áreas de calles**, plazas, jardines, parques u otros espacios abiertos de uso público general, se constituye por ese mismo uso y puede prescindirse de su inscripción en el Registro de la Propiedad, sin consta en el Mapa Oficial...” (el resaltado es nuestro) (en relación también con el artículo 7 de la Ley de Construcciones).*

Y en lo que nos interesa, el artículo 45 de este mismo cuerpo de normas, estatuye: “Los inmuebles a que se refiere el artículo anterior, podrán ser transferidos a otro uso público, conforme a las determinaciones del Plan Regulador, más si tuvieren destino señalado en la ley, el cambio deberá ser aprobado por la Asamblea Legislativa.”

Finalmente, otras dos normas que requieren ser destacadas en esta materia son los artículos 15 y 16, éste último en especial en el inciso d), los cuales nos permiten entender que en materia municipal la noción de planificación urbanística local debe necesariamente contener aquellos elementos que describan y prevean lo necesario para la habilitación, manejo, desarrollo, protección y en general administración de la red vial.



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

El texto de estos artículos en lo que interesa dice así:

“Artículo 15.- Conforme al precepto del artículo 169 de la Constitución Política, reconócese la competencia y autoridad de los gobiernos municipales para planificar y controlar el desarrollo urbano, dentro de los límites de su territorio jurisdiccional. Consecuentemente, cada uno de ellos dispondrá lo que proceda para implantar un plan regulador, y los reglamentos de desarrollo urbano conexos, en las áreas donde deba regir, sin perjuicio de extender todos o algunos de sus efectos a otros sectores, en que priven razones calificadas para establecer un determinado régimen contralor.

Artículo 16.- De acuerdo con los objetivos que definan los propios y diversos organismos de gobierno y administración del Estado, el plan regulador local contendrá los siguientes elementos, sin tener que limitarse a ellos:

(...)

d) El estudio de la circulación, por medio del cual se señale, en forma general, la localización de las vías pública principales y de las rutas y terminales del transporte...”

(el resaltado es nuestro).

De la integración de estos artículos se desprende además que, si esta exigencia es propia de los planes reguladores municipales, pues también lo es con mayor razón, aunque la no exista un mandato de ley así, la de los Planes urbanísticos regionales y/o nacionales, lo que permite concluir palmariamente que todo lo relacionado a materia vial es íntegra y propia de la materia de planificación urbana en todos los ámbitos que ella se dé, siendo que son las calles y caminos quienes unen los caseríos, las barriadas y las propias ciudades; unas con otras.

Otras normas que podrían considerarse a la hora de integrar el elenco total de la materia de Planificación con la demanialidad de la red vial son los numerales 3, 5, 10, 13, 19, 59, 60, 61 y 62, los cuales recomendamos revisar con mayor detenimiento por parte del lector.

b. La Ley General de Caminos Públicos

Siendo que ya hemos utilizado esta normativa para referirnos a diferentes tópicos tratados líneas atrás y es un hecho que seguiremos utilizando su articulado más adelante, cabe



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

mencionar que circunscribiremos el presente análisis a los apartados que creemos enuncian los principios y los rasgos más elementales a tratar.

La Ley General de Caminos Públicos, Ley N°5060, del 22 de agosto de 1972, se compone de tres capítulos. En el primero de ellos se establecen, entre otros, la clasificación de los caminos a través de dos grandes redes –la nacional y la local, como lo vimos en la primera sección de la presente investigación- y la diferencia que ellos ostentan considerando a su vez la función que desempeñan, definiendo en primera línea, el ente organizacional de la administración pública que se encargará de su administración, construcción, mantenimiento y mejoramiento integrales.

Define así existencia de una red vial nacional, administrada por el Poder Ejecutivo a través del MOPT y que a su vez está compuesta por carreteras primarias, secundarias y terciarias. Por otra parte, hace ver la existencia de la red vial cantonal, la cual corresponde en administración a cada municipalidad según el cantón respectivo y se compone entonces de los caminos vecinales, las calles locales y los denominados caminos no clasificados, subclasificados estos últimos a su vez en uso y desuso para el tránsito de vehículos (arts. 16 y 17 del decreto ejecutivo 40137)

A partir del poder que el constituyente le otorga al legislador derivado, esta ley determina la titularidad y la demanialidad de esta red vial estableciendo que los terrenos donde se ubican los mismos pertenecen al Estado, entendiendo eso sí por Estado, un concepto amplio, y no meramente centralista, incluyendo de esta forma a las Municipalidades en la administración por supuesto de la red vial cantonal. Lo anterior se ve reflejado en lo que interesa, en el numeral segundo de esta ley; *“...Las municipalidades tienen la propiedad de las calles de su jurisdicción...”*

Esta ley establece que el MOPT fijará la política de planificación, construcción o mejoramiento en cuanto a vías públicas se refiere, obligándole esta norma a mantener la responsabilidad de colaborar y coordinar con la Municipalidades en la conservación de la red vial cantonal.

Finalmente establece este capítulo inicial, el tema de las construcciones de urbanizaciones (cordones de calles, aceras, áreas de calle cedidas a los municipios) y decreta como principios

LANZAS ABOGADOS

generales que los anchos mínimos de las carreteras son de 20 metros y de las calles vecinales son de 14 metros.

En el capítulo segundo de esta ley se desarrolla todo lo concerniente a los mecanismos financieros y tributarios (impuestos y contribuciones especiales) que deben y pueden darse en materia de administración de las calles públicas de nuestro país, haciendo la acotación de que esta fue apenas la cuarta ley que regulaba el tema referente a la administración de los caminos públicos, existiendo al día de hoy otras leyes que incentivan su financiamiento como la ley 8114, a la cual nos referiremos con mayor detalle más adelante, la creación del fondo para la atención de la red vial nacional regulado en el numeral 20 de la Ley de Creación del Consejo de Vialidad (CONAVI), Ley 7798, del 30 de abril de 1998, o bien otras leyes más puntuales que regulan financiamientos especiales para la construcción o mantenimiento de un camino público en específico.

Por último, en el capítulo tercero se describen las otras disposiciones generales, tales como la regulación de paso de vehículos que sobrepasan el peso que soporta la carretera, el rompimiento de la misma por razones de evacuación de aguas negras o de introducción de pajas de agua potable, o la obligación de dueños de fundos privados de recibir las aguas pluviales de los caminos si por topografía natural, dicho terreno debe de recibirlas, por ejemplo.

De este último capítulo interesa detenernos, en la prohibición que regula el numeral 28 de esta misma Ley, el cual regula un régimen especial de afectación, veamos;

“Queda terminantemente prohibido al Ministerio de Obras Públicas y Transporte y a las Municipalidades otorgar permisos o derechos de ocupación, disfrute, uso o simple posesión del derecho vía de los caminos públicos o ejercer actos que impliquen en cualquier forma de los mismos por parte de las personas. Los que ejercieren tales actos sobre terrenos públicos al cuidado del Ministerio de Obras Públicas y Transportes o de las Municipalidades serán desalojados administrativamente por éstos dentro de los siguientes quince días contados a partir de la prevención escrita que se efectúe al responsable; todo sin perjuicio de la multa aplicable y del resarcimiento o de los daños y perjuicios que se hubieren causado.”



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

No obstante, lo anterior, la realidad actual urbana, nos dice otra cosa, la presencia de vallas publicitaria en parte del derecho de vía, paradas de autobuses con un mobiliario accesorio a la propia parada, así como las ventas comerciales que se encuentran entre la calzada y la acera, reflejan que esta norma está en desuso. Más adelante veremos que quien da estas autorizaciones es solamente el MOPT, tanto en red vial nacional como red vial local, lo que nos podría poner a pensar desde ahorita, si dicha actividad centralista violenta de forma grosera la autonomía plena y exclusiva que tienen los Gobiernos Locales sobre los caminos públicos que administran.

c. Ley de Administración Vial

Nace con la Ley N° 6324, del 24 de mayo de 1979, dicha ley en su numeral uno, regula el ámbito especial de aplicación, indicando que; *regulará lo concerniente al tránsito de personas, vehículos y bienes en la red de caminos públicos, así como todos los aspectos de seguridad vial y de la contaminación ambiental causada por los vehículos automotores.*

Como una gran crítica a esta ley, tenemos en numeral tercero, que indica que la Administración Vial estará constituida solamente por; el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), La Dirección General de Educación Vial, La Dirección General de Ingeniería de Tránsito, y La Dirección General de la Policía de Tránsito; dejando por fuera a las Municipalidades, en una omisión grosera a pesar de que la LGCP, desde el año setenta indicaba que la administración de la red vial cantonal estaba a cargo de los Gobiernos Locales, posición jurídica reforzada con la entrada en vigencia de la Ley 9329.

Como aspectos sobresalientes, tenemos que esta ley crea el COSEVI, la DGIT, la Dirección General de Policía de Tránsito y la Dirección General de Educación Vial. Es de importancia para el objeto de nuestra investigación, revisar lo concerniente a lo regulado en el numeral 15 de dicho reglamento, con respecto a la labor de coordinación que las Municipalidades deben de tener con la DGIT, como lo hemos visto líneas atrás, esto con el fin de que exista una uniformidad de componente técnico en nuestra red vial de caminos, veamos;

LANZAS ABOGADOS

“Artículo 15.- La Dirección de Ingeniería de Tránsito tendrá una Oficina Coordinadora y de Asistencia Técnica para asesorar a las municipalidades en los aspectos de ingeniería, planificación y regulación del tránsito. Los programas, planes y diseños para proyectos relacionados con el tránsito en los cantones deberán ser revisados y aprobados en un plazo hasta de treinta días hábiles por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito antes de ser ejecutados por la respectiva municipalidad; vencido este plazo sin haberse emitido un criterio, se tendrán por aprobados. Lo anterior sin perjuicio de los proyectos que involucren el traslado o aprobación de paradas de transporte público, en tránsito o terminales, que requieren la aprobación del Consejo de Transporte Público, por lo que en estos casos el plazo anterior no aplicará respecto de esta institución”.

d. La Ley de Construcciones

La Ley de Construcciones, Ley N°833 del 4 de noviembre de 1949 y sus respectivas reformas contiene también regulaciones específicas y propias de la materia de la red vial de Costa Rica.

En el capítulo segundo, referido a la “vía pública” específicamente en el artículo 4 de esta ley se define el concepto propiamente de vía pública de la siguiente manera:

“Artículo 4º.- Definición. Vía pública es todo terreno de dominio público y de uso común, que por disposición de la autoridad administrativa se destinare al libre tránsito de conformidad con las leyes y Reglamentos de planificación y que de hecho esté destinado ya, a ese uso público. Según su clase, las vías públicas se destinarán, además, a asegurar las condiciones de aceleración e iluminación de los edificios que las limitan; a facilitar el acceso a los predios colindantes; a la instalación de cualquier canalización, artefacto, aparato o accesorio perteneciente a una obra pública o destinados a un servicio público.”

Está claro que las vías públicas son bienes de dominio público, y tratándose de la red vial cantonal, son bienes demaniales administrados por las Municipalidades, en este entendido, están regidos por todas las peculiaridades que caracterizan estos bienes.

LANZAS ABOGADOS

La Sala Constitucional, en el voto 2306-1991, del 6 de noviembre de 1991, al respecto ha manifestado:

“En consecuencia, el régimen patrio de los bienes de dominio público, como las vías de la Ciudad Capital, sean calles municipales o nacionales, aceras, parques y demás sitios públicos, los coloca fuera del comercio de los hombres y por ello los permisos que se otorguen serán siempre a título precario y revocables por la Administración, unilateralmente, cuando razones de necesidad o de interés general así lo señale”.

La Ley de Construcciones, en el capítulo dedicado a las vías públicas, tiene dos disposiciones expresas más, en las que se deja aún más claro, el régimen que se aplica a éstas. Es así como el numeral 5 dispone:

“Las vías públicas son inalienables e imprescriptibles y por lo tanto, no podrá constituirse sobre ellas hipoteca, embargo, uso, usufructo ni servidumbre en beneficio de una persona determinada, en los términos del derecho común. Los derechos de tránsito, iluminación y aereación vista, acceso, derrames y otros semejantes, inherentes al destino de las vías públicas, se regirán exclusivamente por las leyes y Reglamentos Administrativos.”

Solamente se podrán otorgar permisos o concesiones para el aprovechamiento de las vías, no obstante, éstos no crean ningún derecho a favor del permisionario o el concesionario, tal y como lo dispone el ordinal 6 de la Ley de Construcciones. Estos permisos o concesiones deben ser temporales y podrán ser revocados por la Municipalidad. Además, hay que agregar que no pueden ser otorgados en perjuicio del libre seguro y expedito tránsito o en general en perjuicio de cualquiera de los fines a que tales vías, según su clase, hubieren sido destinadas.

La jurisprudencia constitucional, puntualmente en el voto 4199-93 de 27 de agosto de 1993, se pronunció con relación a los permisos otorgados en las vías públicas de la siguiente manera;

“Esta Sala ha dicho en reiteradas ocasiones que, de conformidad con la Ley de Vendedores Ambulantes y Estacionarios, No 6587 del 30 de julio de 1981 y su Reglamento, las municipalidades tienen la potestad de otorgar permisos y licencias precisamente a este tipo de

LANZAS ABOGADOS

vendedores para que ejerzan su actividad en forma legal. Sin embargo, los lugares donde se realizan las ventas son bienes de dominio público, son por lo tanto inalienables, imprescriptibles e inembargables, lo que implica que los vendedores que ostenten permisos municipales tienen un permiso de uso... De ahí que esta Sala ha considerado que estos permisos son a título precario, por lo que la Administración tiene la posibilidad de revocarlos en cualquier momento por la necesidad del estado de ocupar el bien... siempre y cuando se actúe de conformidad con el fin propio del bien y con los principios generales del debido proceso.”

Ahora devolviéndonos al punto dejado en ciernes en acápite anterior donde se analizaba el numeral 28 de la Ley General de Caminos Públicos, que sucede con el tema del mobiliario urbano, con la publicidad comercial en la red vial, sea mediante la instalación, sustitución, construcción, reconstrucción y exhibición de todo tipo de anuncios, rótulos, vallas, parabuses, estructura de ventas ambulantes con anuncios entre la calzada y la acera, en derechos de vía, tanto de la red vial o cantonal, porque el MOPT, es quien da las autorizaciones tanto en la red vial que administra, lo cual es de Perogrullo indicar que es obvio que pueda darlas en esta ya que cuenta con la legitimación necesaria, pero otorgar dicha autorización también en la red vial que administran las Municipalidades, no podría entenderse que una invasión a la autonomía plena y exclusiva que ya de por sí otorga la Ley 9329 a las Municipalidades en la administración de los derechos de vías locales. En el voto 9514-2017, donde se conoció una acción de inconstitucionalidad sobre varios artículos del Decreto Ejecutivo No. 29253-MOPT del 20 de diciembre de 2000, Reglamento de los Derechos de Vía y Publicidad Exterior, se rechazó por el fondo dicha gestión, y en lo que interesa al tema que nos ocupa, la Sala dimensiono lo siguiente;

“...el tema de la regulación de la publicidad comercial en la red vial, sea mediante la instalación, sustitución, construcción, reconstrucción y exhibición de todo tipo de anuncios, rótulos, vallas, parabuses, etc. en terrenos públicos o privados o en derechos de vía, tanto de la red vial o cantonal involucra una serie de cuestiones de relevancia constitucional, tales como el derecho a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, dado que, de no existir una regulación uniforme y general es posible que se puedan causar contaminación visual y la armonía que debe procurarse en el paisaje o entorno, tanto urbano como rural...”



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

Un componente esencial del concepto de “orden público” contenido en el artículo 28, párrafo 2º, de la Constitución está representado por el ornato y embellecimiento de las vías públicas y de los espacios urbanos o semiurbanos, siendo que una pluralidad de regulaciones en la materia puede lesionar esos aspectos. Debe tomarse en consideración que en el Estado costarricense existen ochenta y dos municipalidades, de modo que, entender que tales competencias son locales provocaría, necesariamente, una dispersión y asimetría en la regulación de la publicidad comercial en las vías públicas, con la consiguiente afectación de los valores y principios constitucionales ya citados. Es evidente, entonces, que la regulación de la publicidad comercial en la vía públicas debe ser una competencia nacional por la afectación que puede existir de los componentes del bloque de constitucionalidad ya citados...”

Así las cosas, se pone en el tapate la gran discusión que ha decantado en las últimas décadas, entre quienes apuestan por una descentralización plena y objetiva y por quienes siguen desconfiando de esta y apuestan por un centralismo controlador; ¿Que está por encima, lo local o lo nacional?, ¿quién lo define?, las respuestas a estas preguntas se irán respondiendo a medida que avance la lectura de la presente investigación.

e. El Código Municipal

Con la ley número 7794 del 26 de abril de 1998, entra en operación la tercera norma que regula lo que debe entenderse por lo local, sus alcances y limitaciones, recordemos que la primera experiencia que tuvimos fue con las Ordenanzas Municipales, Ley N°20 del 24 de julio de 1867, más de 100 años después, se publicó el primer Código Municipal, por medio de la Ley N°4574, del 04 de mayo de 1970, y 28 años más tarde tenemos el Código que actualmente nos rige.

De manera específica en el campo vial este Código determina el modo en que serán cargados a los beneficiarios los costos de las mejoras de las calles y de los caminos y el manejo en detalle de los caminos públicos.

En el caso particular de la conservación vial, este Código mantiene algunas regulaciones de interés como las siguientes:

e.1. Establece que la Municipalidad, en el ámbito de su autonomía financiera y presupuestaria, es la encargada de aprobar sus propios presupuestos y de determinar los diversos tributos

LANZAS ABOGADOS

(impuestos, tasas y contribuciones especiales) que cobre por los servicios municipales y entre ellos destaca los relacionados a la red vial municipal (arts. 13, 77 y 83)

e.2. En el numeral 83 se establece que la Municipalidad podrá cobrar tarifas relacionadas con tasas de servicios públicos siempre que éstos se brinden de manera efectiva al ciudadano y entre estos servicios de nuevo se habla de la limpieza y mantenimiento de la red vial local.

e.3. Se reitera la obligación de los Gobiernos Locales de apercibir a los dueños de fundos a limpiar la vegetación de las orillas de las vías públicas y recortar la que perjudique o dificulte el paso de personas (art 84 inciso a), así como la de limpiar y dar mantenimiento a los lotes y propiedades de los vecinos cuando su descuido afecte a las vías mismas (art 84).

e.4. Prevé también que la Municipalidad pueda aceptar el pago de las contribuciones por el arreglo de caminos vecinales a través de la contraprestación de servicios personales o de otro tipo de aportes comunales (art 87)

e.5. Establece la obligación de elaborar y darle continuidad y cumplimiento a las estrategias de planificación organizacional de la Municipalidad a través de los planes anuales operativos y de los presupuestos públicos como su referente financiero (art. 101)

e.6. Y finalmente obliga la Concejo Municipal a integrar la Comisión de obras públicas en su seno como un órgano consultivo y técnico permanente en la toma de decisiones entre las que destacan por supuesto las obras viales (art 13 inciso n) y o)).

f. Ley de Creación del Consejo de Vialidad (CONAVI), creación del Consejo Nacional de Vialidad

La Ley N° 7798 del 30 de abril de 1998, crea el Consejo Nacional de Vialidad (en adelante CONAVI), como un órgano con desconcentración máxima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, encargado de regular la construcción y conservación de las carreteras, calles de travesía y puentes de la red vial nacional; además esta ley declara la actividad ordinaria de la conservación vial como un servicio público prioritario y de interés nacional.

El numeral quinto de dicha norma, crea el consejo administrativo del CONAVI y regula sus competencias sobresaliendo la aprobación del plan anual operativo (en adelante PAO) de la institución, la elaboración de estudios técnicos tendientes a establecer las condiciones mínimas

LANZAS ABOGADOS

en que convenga mantener la red vial nacional, suscribir contratos y contraer empréstitos con entidades de crédito internas o externas, suscribir los contratos de trabajo y los de obra, suministros y servicios para la construcción y mantenimiento de los caminos públicos por períodos de hasta cinco años y ejercer la fiscalización que proceda, la emisión de criterios técnicos para actualizar, periódicamente, la clasificación de la red vial nacional.

Por su parte el numeral 20 crea el fondo para la atención de la red vial nacional, que está constituido por los siguientes tributos, ingresos y bienes: el monto equivalente al cincuenta por ciento (50%) de los ingresos recaudados por el impuesto a la propiedad de vehículos, previsto en el artículo 9 de la Ley 7088, los créditos que por esta ley se faculta contraer con instituciones de crédito nacionales e internacionales, las donaciones y las ganancias o utilidades que produzca la inversión de excedentes en el mercado financiero, previa autorización del Consejo Nacional de Vialidad, el producto de los peajes sobre puentes y vías públicas, no sujetos a concesiones de obra pública, las multas por infracción de las normas sobre pesos y dimensiones de automotores, los recursos que por transferencia realice el Ministerio de Hacienda, por concepto de la aplicación de la Ley de impuesto sobre la propiedad de vehículos, No. 7088, los demás bienes, muebles, inmuebles y derechos que lo integren. A partir de lo anterior esta ley inviste al Consejo Nacional de Vialidad en la condición de administración tributaria.

Para la inversión de recursos en la red vial nacional, el Consejo de Administración está obligado a elaborar planes anuales y quinquenales de inversión, los cuales definirán los progresos durante estos períodos, acatando las políticas y los lineamientos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y coordinando esta labor con las unidades correspondientes.

g. Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias

Esta norma, mejor conocida en el ámbito municipal por su número de emisión que es la 8114, entró al escenario normativo costarricense, el día 04 de julio del 2001, en un momento histórico en el que la infraestructura vial de este país estaba soportando una de sus peores crisis. Calles llenas de huecos, puentes inutilizables, sistemas de alcantarillados pluviales y sanitarios

LANZAS ABOGADOS

colapsados en la gran mayoría de los cantones, como resultado de un desorganizado crecimiento urbano y, en fin, un caos vial desde el punto de vista de infraestructura y colateralmente de seguridad vial, que tanto a la administración pública central, así como la descentralizada territorial a reinventarse y pensar en una nueva estrategia de financiamiento. El resultado fue la creación de un nuevo tributo que se empezó a denominar “*impuesto a la gasolina*”, en su artículo quinto original establecía que de lo recaudado un 30% iría destinado al CONAVI, y de ese 30% , el 25% del mismo, se destinaría exclusivamente a conservación, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, mejoramiento y rehabilitación; una vez cumplidos estos objetivos, los sobrantes se usarán para construir obras viales nuevas de la red vial cantonal, que se entenderá como los caminos vecinales, los no clasificados y las calles urbanas, según las bases de datos de la Dirección de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT). Dicha suma correspondiente sería girada a las municipalidades por la Tesorería Nacional, de acuerdo con los siguientes parámetros: el sesenta por ciento (60%) según la extensión de la red vial de cada cantón y un cuarenta por ciento (40%), según el Índice de Desarrollo Social Cantonal (IDS) elaborado por el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN); los cantones con menor IDS recibirán proporcionalmente mayores recursos.

A pesar de este esfuerzo institucional, dichos recursos no eran suficientes para atender la extensa red vial cantonal, aunado a que existía para los administradores locales una especie de “desidia” o desinterés por parte del Poder Ejecutivo en hacer llegar estos recursos de manera efectiva a las Municipalidades, lo que provocaba que al llegar estos dineros de forma extemporánea no se pudieran ejecutar las metas trazadas con los mismos, lo que ponía en la palestra de la opinión pública nuevamente las quejas constantes por el pésimo estado de los caminos cantonales.

Llegada la emancipación con la primera ley de transferencia de competencias, Ley N° 9329 del 15 de octubre del 2015; Ley especial para la transferencia de competencias: Atención plena y exclusiva de la red vial cantonal, que nace en obediencia a lo ordenado por el Constituyente derivado del 2001 (Ley N° 8106 de 3 de junio del 2001), y la Ley General de transferencia de competencias del Poder Ejecutivo a las Municipalidades (Ley N°8801, del 28 de abril del 2010), se acredita la prerrogativa que tienen las municipalidades desde 1970 en la atención plena y total de la red vial que administran, la cual va ir aparejada a una primera transferencia de

LANZAS ABOGADOS

recursos del gobierno central a los gobiernos locales, producto de los ingresos ordinarios de los primeros, (la primera transferencia que representa 1,5% del 10% del presupuesto nacional ordenado, como se mencionó anteriormente en el 2001 para las municipios, y que casi 18 años después se materializa) dividido entre los 82 cantones del país a partir de la codificación de calles y caminos cantonales por los que está compuesto el cantón respectivo el índice de desarrollo social cantonal (IDS), reformando el artículo quinto de la ley 8114 antes analizado, regulando actualmente en lo que interesa al tema lo siguiente;

“Artículo 5º-Destino de los recursos

Del producto anual de los ingresos provenientes de la recaudación del impuesto único sobre los combustibles, se destinará un cuarenta y ocho coma sesenta por ciento (48,60%) con carácter específico y obligatorio para el Ministerio de Hacienda, el cual, por intermedio de la Tesorería Nacional, se lo girará directamente a cada una de las siguientes instituciones:

- a) Un veintiuno coma setenta y cinco por ciento (21,75%) a favor del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) para la atención de la red vial nacional, los cuales se destinarán exclusivamente a la conservación, el mantenimiento rutinario, el mantenimiento periódico, el mejoramiento, la rehabilitación y la construcción de obras viales nuevas de la red vial nacional.*
- b) Un veintidós coma veinticinco por ciento (22,25%) a favor de las municipalidades para la atención de la red vial cantonal, monto que se destinará exclusivamente a la conservación, el mantenimiento rutinario, el mantenimiento periódico, el mejoramiento y la rehabilitación. Una vez cumplidos estos objetivos, los sobrantes se utilizarán para construir obras viales nuevas de la red vial cantonal.*

Dicha red vial está compuesta por todos los caminos y calles bajo administración de los gobiernos locales, inventariados y georeferenciados como rutas cantonales por estas, y que constan en los registros oficiales del Ministerio Obras Públicas y Transportes (MOPT), así como por toda la infraestructura complementaria, siempre que se encuentre en terrenos de dominio público y cumpla los requisitos de ley.

Asimismo, se considerarán como parte de la red vial cantonal las aceras, ciclovías, pasos, rutas peatonales, áreas verdes y de ornato, que se encuentran dentro del derecho de vía y demás elementos de infraestructura de seguridad vial entrelazadas a las calles locales y

LANZAS ABOGADOS

caminos cantonales, el señalamiento vertical y horizontal, los puentes y demás estructuras de drenaje y retención y las obras geotécnicas o de otra naturaleza asociadas con los caminos.

La totalidad de la suma correspondiente a este veintidós coma veinticinco por ciento (22,25%) será girada directamente a las municipalidades por la Tesorería Nacional, de acuerdo con los siguientes parámetros:

- i. El cincuenta por ciento (50%), según la extensión de la red vial de cada cantón inventariada por los gobiernos locales y debidamente registrada en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.*
- ii. El treinta y cinco por ciento (35%), según el Índice de Desarrollo Social Cantonal (IDS) elaborado por el Ministerio de Planificación y Política Económica (MIDEPLÁN). Los cantones con menor IDS recibirán proporcionalmente mayores recursos.*
- iii. El quince por ciento (15%) restante será distribuido en partes iguales a cada una de las municipalidades.*

La ejecución de estos recursos se realizará bajo la modalidad participativa de ejecución de obras. El destino de los recursos lo propondrá, a cada concejo municipal, una junta vial cantonal o distrital, en su caso, nombrada por el mismo concejo, la cual estará integrada por representantes del gobierno local y de la comunidad, por medio de convocatoria pública y abierta, de conformidad con lo que determine el reglamento de la presente ley...”

Partimos que, con esta transferencia de competencia con recursos para su atención, las Municipalidades podrán encargarse de la administración total, plena y exclusiva de su red vial cantonal; y de todos los componentes que conforman el derecho de vía.

h. Ley especial para la transferencia de competencias: Atención plena y exclusiva de la red vial cantonal

Esta norma ya mencionada varias veces a lo largo de este trabajo de investigación no viene a indicar algo nuevo, la competencia plena y exclusiva en lo concerniente a la administración de la porción de la red vial cantonal, por parte de los Gobiernos Locales se tenía desde los años 70's, cuando el legislador en su libertad de configuración dispuso en el artículo segundo de la LGCP, que las Municipalidades se encargarían de la construcción, administración y mantenimiento de la red vial local. El único problema es que los Gobiernos Locales no

LANZAS ABOGADOS

contaban con el presupuesto necesario de lo que generaban en su autosuficiencia financiera para dar una atención plena a dicha red vial, por lo que siempre dependía del Ejecutivo y de lo que este considerara transferirle de forma específica. Recordemos que las Municipalidades hasta ese momento no recibían ningún porcentaje del presupuesto ordinario de la República a pesar de existir un mandato constitucional ordenado desde el 2001 por el constituyente derivado (art. 170 Constitucional, así como la Ley general de transferencia de competencias del Poder Ejecutivo a las Municipalidades, N° 8801 del 28 de abril de 2010) por lo que lo poco que podía hacerse dependía de recursos libres, principalmente los provenientes de la administración y recaudación del impuesto de bienes inmuebles, partidas específicas de ayuda comunal de la Dirección Nacional de Ayuda a la Comunidad (DINADECO), o bien aquellos proyectos que se desarrollaban en conjunto con el MOPT. (Lobo, 2014). (Ver Voto No. 3493-2002, de la Sala Constitucional, que evacua la consulta legislativa facultativa de constitucionalidad del proyecto de ley general de transferencia de competencias (expediente legislativo No. 14.310), señaló con meridiana claridad que ***“(...) el sentido de la reforma es el de trasladar la titularidad de algunas competencias del Poder Ejecutivo a las Municipalidades y no solo su ejercicio, con todas las garantías del principio de autonomía municipal (...)*”).**

A partir de lo anterior en lo que sí viene a innovar esta norma es en cuanto al componente económico que trae, resultado de las luchas del sector municipal en exigir la transferencia de competencias del Ejecutivo a los Gobiernos Locales con el contenido financiero, necesario para ello.

Otro aspecto que viene a clarificar, es lo concerniente a que las administraciones locales tienen competencia plena sobre todo el derecho de vía, y no solamente para el mantenimiento y construcción de la calzada o superficie de rodamiento, el numeral segundo de dicha ley establece que es parte de la red vial las aceras, ciclovías, pasos, rutas peatonales, áreas verdes y de ornato, que se encuentran dentro del derecho de vía y demás elementos de infraestructura de seguridad vial entrelazadas a las calles locales y caminos cantonales, el señalamiento vertical y horizontal, los puentes y demás estructuras de drenaje y retención y las obras geotécnicas o de otra naturaleza asociadas con los caminos.

LANZAS ABOGADOS

No obstante, a partir de lo anterior, surge una gran pregunta; ¿porqué sigue el usuario teniendo la responsabilidad legal de encargarse de su construcción y mantenimiento?

Debemos recordar que la acera peatonal es parte del derecho de vía por donde se sirven a transitar los peatones de manera exclusiva y donde se ubican los mobiliarios urbanos y las zonas verdes. En la primera sección de esta investigación se documentó como estaba compuesta estructuralmente. Así pues, podemos afirmar que no es para nada sencillo la construcción de una acera, y menos si lo pensamos desde la óptica del usuario: titular o poseedor (persona física o jurídica) de una finca.

Sin embargo parece que fue el propio legislador en la redacción de la Ley 9329, cuya voluntad fue la de mantener esa obligación “*propter rem*” o ambulatoria con respecto a los dueños y poseedores de fincas al no derogar los artículos 75 inciso d) del Código Municipal, que es la norma que obliga a los titulares o poseedores de fundos dentro de un Cantón a construir y dar mantenimiento a sus aceras, y el 76 inciso d) del mismo cuerpo normativo, que es el que impone una multa ante dicha omisión; al establecer que el ornato, el buen orden y tránsito peatonal del vecindario, así como la planificación urbana, no es un asunto solamente de resorte institucional, sino participativo, donde los munícipes son actores protagónicos en el embellecimiento y cuidado de sus ciudades (Ver los recientes dictámenes de la Procuraduría General de la República, referente a este tema: C-188-2016 del 08 de setiembre del 2016 y C-13-2017, del 24 de enero del 2017, así como del voto de Sala Constitucional N° 2359-2002 de las 8:47 horas del 8 de marzo de 2002)

8.1. FUNDAMENTO REGLAMENTARIO

Dejando de lado, y no ser importante, sino para efectos prácticos de esta investigación, el estudio de los reglamentos municipales, normas o manuales de carácter infralegal que harían poco académico el tratamiento de este tema. Igual suerte, sería con la cantidad de normas infralegales que puede tener el MOPT, para regular la materia vial. Es por ello que hemos elegido solamente algunas de estas normas naturaleza reglamentaria que atañen directamente con el objeto de nuestro estudio, que es propiamente todo lo concerniente a la red vial local.



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

a. Reglamento al inciso b) del artículo 5 de la Ley N° 8114 "Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias"

Con el número de decreto ejecutivo, 40138, del 12 de diciembre del 2016, se regula el inciso b) del artículo quinto de la ley 8114, que es la que regula el destino a los caminos públicos locales recaudados a partir del impuesto a la gasolina.

Regula la facultad que tienen los Concejos Municipales para nombrar Juntas Viales Cantonales, las cuales en coordinación con las Unidades Técnicas de Gestión Vial Municipales elaboran la propuesta de los planes viales quinquenales de conservación y desarrollo con los que se ejecutarían los recursos transferidos con la ley 9239.

Es importante detenernos en analizar la naturaleza jurídica, integración y funciones de tales Juntas, así pues, los numerales 9, 10 y 11, disponen los siguientes;

Artículo 9.- Juntas Viales

La Junta Vial Cantonal es un órgano nombrado por el Concejo Municipal de cada cantón, ante quien responde por su gestión. Es un órgano asesor de consulta en la planificación y evaluación en materia de gestión vial en el cantón y de servicio vial municipal. Estará integrada por los siguientes miembros propietarios, quienes fungirán ad honorem:

- a) El Alcalde Municipal, quien la presidirá.*
- b) Un representante nombrado por el Concejo Municipal.*
- c) Un representante de los Concejos de Distrito, nombrado en asamblea de estos.*
- d) Un representante de las Asociaciones de Desarrollo de la Comunidad reguladas por la Ley sobre el Desarrollo de la Comunidad, número 3859 del 7 de abril de 1967 y sus reformas. El representante será seleccionado en asamblea de todas las Asociaciones vigentes en las localidades del cantón.*
- e) Un funcionario de la dependencia técnica municipal encargada de la gestión vial.*



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

Cada miembro de la Junta Vial Cantonal deberá tener un suplente que lo representará en sus ausencias, nombrado de la misma forma en que se designó al propietario; en el caso del Alcalde Municipal, en sus ausencias aplicará lo dispuesto en el numeral 14 del Código Municipal. En lo que respecta a la Junta Vial Distrital que se establece en esta norma, cada miembro propietario también deberá tener un suplente que lo representará en sus ausencias, designado de la misma forma en que se designó al propietario; en el caso del Intendente su suplente será el Viceintendente.

En aquellos cantones en los que existan Concejos Municipales de Distrito, existirán Juntas Viales Distritales nombradas por el Concejo Municipal del cantón respectivo, con la conformación, funcionamiento y competencias indicadas en el presente artículo y conexos, en lo que les sea aplicable. En estas Juntas la presidencia corresponderá al Intendente. En el caso del representante al que refiere el inciso b) anterior, este será escogido por el Concejo Municipal de Distrito. Con respecto del miembro al que se refiere el inciso e) anterior, este será un miembro de la comunidad, escogido por el Concejo de Distrito ampliado correspondiente. Para la selección del representante de las Asociaciones de Desarrollo de la Comunidad, la asamblea de estas se realizará entre las Asociaciones vigentes en las localidades del distrito correspondiente. El funcionario de la dependencia técnica provendrá de la estructura funcional del Concejo Municipal de Distrito

Artículo 10.- Funcionamiento

Los miembros de la Juntas Viales, una vez juramentados por el Concejo Municipal, se desempeñarán por un período de cuatro años y podrán ser reelectos, siempre y cuando ostenten la titularidad del puesto al cual representan. Si en algún caso venciera el período de alguno de los miembros, se nombrará al sustituto, en un plazo no mayor a un mes, por el plazo que le hubiese correspondido a su predecesor. Será causal de destitución de los miembros, el incumplimiento de sus deberes o la ausencia injustificada a tres sesiones consecutivas o seis alternas en el plazo de un año calendario.

La Junta Vial sesionará ordinariamente una vez al mes y extraordinariamente cuando su presidente o al menos tres de sus miembros la convoquen con al menos veinticuatro horas de anticipación.

El Concejo Municipal reglamentará los aspectos del funcionamiento de la Junta Vial no dispuestos en el presente reglamento, o en su defecto se regirán por lo dispuesto en la Ley General de la Administración Pública en cuanto al funcionamiento de los órganos colegiados.

LANZAS ABOGADOS



Artículo 11.- Competencias

Serán responsabilidades de la Junta Vial, las siguientes:

- a) *Proponer al Concejo Municipal el destino de los recursos de la Ley No. 8114, por medio de la elaboración de propuestas de los Planes Viales Quinquenales de Conservación y Desarrollo. Estas propuestas deberán considerar la prioridad que fija el inciso b) del artículo 5 de la Ley No. 8114. Asimismo, podrán considerar las sumas recaudadas por concepto de multas por infracciones a que refieren el inciso e) del artículo 10 de la Ley No. 6324 del 24 de mayo de 1979 y sus reformas, "Ley de la Administración Vial" y el inciso d) del artículo 234 de la Ley No. 9078 "Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial" del 4 de octubre del 2012, exclusivamente para financiar proyectos de seguridad vial.*
- b) *Proponer al Concejo Municipal los proyectos de presupuesto anual de la gestión de la red vial cantonal correspondiente, los cuales contendrán el detalle de las obras a intervenir con indicación expresa, al menos, de lo siguiente: nombre de la obra, descripción, meta a alcanzar, modalidad de ejecución, costo total, monto presupuestado, plazo estimado y probable fecha de inicio.*
- c) *Conocer los informes semestrales de la evaluación de la gestión vial municipal que deberá elaborar la administración municipal, para ser presentados a conocimiento del Concejo Municipal.*
- d) *Presentar en el mes de enero ante el Concejo Municipal un informe anual de rendición de cuentas. Con el mismo propósito, publicará durante ese mismo mes, en un medio de comunicación colectiva, local o nacional, un resumen o el texto íntegro del informe anual de labores, así como la convocatoria para asamblea pública y abierta, que deberá realizarse a más tardar un mes después de esta publicación, en la que la Junta Vial presentará el informe de rendición de cuentas.*
- e) *Solicitar al Concejo Municipal la realización de auditorías financieras y técnicas cuando las circunstancias lo ameriten.*
- f) *Velar porque las actividades de gestión vial sean desarrolladas por profesionales competentes e idóneos.*
- g) *Velar porque el componente de seguridad vial sea incluido dentro de los proyectos de presupuesto anual de la gestión de la red vial cantonal correspondiente.*



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS



De la normativa transcrita se desprende que las Juntas Viales Cantonales son órganos públicos, no estatales, nombrados por los respectivos Concejos Municipales, ante quien responden por su gestión. Se trata, básicamente, de órganos de consulta en la planificación y evaluación en materia de obra pública vial y encargados, repetimos, de proponer a cada Concejo, el destino que se le debe dar a los recursos que reciban las Municipalidades provenientes del impuesto único a los combustibles, para la atención de la Red Vial Cantonal.

Si bien es cierto con el paso de los años, se logró vetar la participación del Ejecutivo en las Juntas Viales Cantonales, lo que se creía era una violación “disfrazada” a la autonomía municipal que tienen los Gobiernos Locales, una gran parte del sector municipalista considera aún que un reglamento emitido por el Ejecutivo (MOPT), el cual le impone a las Municipalidades la creación de un órgano dependiente del Concejo Municipal y con el establecimiento de características propias para su funcionamiento, transgrede de esta manera grosera la potestad municipal en esta materia, la cual es soberana y de rango constitucional, por lo que no puede ser invadida por ninguno de los otros poderes de la República. No obstante, lo anterior, es criterio de esta investigación, que la autonomía municipal no puede ser confundida con soberanía plena, recuérdese que Costa Rica, como Estado Unitario, con una descentralización funcional y territorial y una desconcentración ministerial, la Nación, debe velar porque sus actos y conductas se desarrollen bajo las reglas de la coordinación y la integración de funciones, evitando la duplicidad de esfuerzos y presupuestos, con el único fin de satisfacer el bien común (ver los votos de la Sala Constitucional, 4091-1994; 7528-1997 y dictamen C-20-2018, del 29 de enero del 2018, la Procuraduría General de la República)

b. Manual de Especificaciones Generales para la Construcción de Carreteras, Caminos y Puentes CR-2010 - Decreto Ejecutivo 36388

Esta guía cuyo fin principal es la de establecer los principales parámetros técnicos y jurídicos que deberán considerarse a la hora de construir cualquiera de esas obras de infraestructura, que están íntimamente ligadas a la red vial.

Con el decreto ejecutivo 36388, del 20 de enero del 2011, este instrumento elaborado con asesoría de la LANNAME, contiene un total de 725 secciones que describen de manera muy



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

completa y exhaustiva los procedimientos que se deben seguir para administrar y dar seguimiento a una obra vial por contrato, de principio a fin.

El Manual enfoca la organización del proyecto desde un contexto contractual, define y explica además las responsabilidades del ingeniero del proyecto, al igual que el tipo de relaciones y posiciones que debe tomar en conjunto con los inspectores. Regula, además, la importancia que tienen los diferentes informes y registros del Proyecto, detalla las órdenes de servicio, las órdenes de modificación y las de reajuste, entre otras.

Como instrumento técnico tiene un valor inigualable en la consecución de proyectos de vialidad tanto para el MOPT como para las Unidades Técnica Vial de las Municipalidades.

c. Manual de especificaciones técnicas para realizar el inventario y evaluación de la Red Vial Cantonal

Con el número de decreto ejecutivo 38578, 25 de junio del 2014, se dicta un manual general a todas las Municipalidades sobre el contenido técnico que debe contener el banco de caminos públicos locales codificados, esto con el ánimo de lograr una adecuada transferencia de recursos, a los Gobiernos Locales, por lo que dicho inventario de caminos debe contar con información fidedigna y uniforme que permita ser sistematizada y verificada, para lo cual el MOPT debe establecer los criterios y normas que deben aplicarse, a efectos de que la información que aporte cada Municipalidad cumpla con los requerimientos técnicos necesarios, que permitan tener una base de datos sobre el estado de los caminos públicos y la clasificación de la red vial en el país.

Sobre el alcance de su aplicación el numeral primero de dicho manual, establece lo siguiente; *“El presente Manual ordena y simplifica la forma en que debe realizarse el inventario de la Red Vial Cantonal, a efecto de que las respectivas vías públicas puedan quedar inscritas en el Registro Vial de la Dirección de Planificación Sectorial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y de dar debido cumplimiento a lo establecido en la Ley 8114 de Simplificación y Eficiencia Tributaria; en la norma No. 30 de la Ley 8398 y en el Reglamento sobre el Manejo, Normalización y Responsabilidad para la Inversión Pública en la Red Vial Cantonal y sus reformas (Decreto Ejecutivo No. 34624-MOPT)”*.

De conformidad al artículo segundo de este manual, se establecen los criterios técnicos que deben quedar evidenciados en un formulario o boleta facilitada para los efectos y la cual, la

LANZAS ABOGADOS

misma, debe ser ingresada a la plataforma virtual facilitada por el MOPT, dichas boletas serías;

a) Boleta de Inventario Físico. b) Boleta de Inventario Socio-Económico. c) Boleta de Tránsito Promedio Diario. d) Boleta de Inventario de Puentes. e) Boleta de Índice de Viabilidad Técnico-Social. f) Croquis de Camino.

d. Reglamento a la Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal.

Con el decreto ejecutivo 40137, del 12 de diciembre del 2016, nace el reglamento a la Ley 9329, del cual ya líneas atrás lo hemos mencionado, indicando en su numeral uno que dicho reglamento aplica al MOPT, a las Municipalidades y a los Concejos Municipales de Distrito.

Es importante indicar que el artículo tercero de este reglamento regula lo que el título de la ley nos anuncia, y que corresponde a las competencias de las municipalidades en la red vial cantonal, indicando que de conformidad con las disposiciones de la Ley No. 9329 y la Ley No. 5060, la atención de la red vial cantonal, de forma plena y exclusiva, será competencia de los gobiernos locales, a quienes les corresponderá planear, programar, diseñar, administrar, financiar, ejecutar y controlar su construcción, conservación, señalamiento, demarcación, rehabilitación, reforzamiento, reconstrucción, concesión y operación, de conformidad con los Planes Viales Quinquenales de Conservación y Desarrollo de cada municipio.

Dicho reglamento con fundamento en la ley que regula ordena a las municipalidades elaborar Planes Viales Quinquenales de Conservación y Desarrollo, en concordancia con las políticas y directrices emitidas por el Concejo Municipal, las recomendaciones y propuestas de la Junta Vial, los Planes Reguladores de Desarrollo Cantonal, así como cualquier otro instrumento de planificación vigente en el cantón, estableciendo el contenido mínimo de estos planes, regulado en numeral cuarto. A su vez establece también algunas prerrogativas mínimas que debe tener el departamento de gestión vial de las Municipalidades.

Regula en el capítulo segundo la constitución, clasificación e inventario de la Red Vial Cantonal, brincando al capítulo tercero, donde se regula los alcances de la rectoría técnica a cargo del MOPT, donde básicamente comprende la emisión de disposiciones técnicas aplicables a la red vial cantonal, con el fin de que las municipalidades, a su vez, procedan a aplicarlas como herramientas técnicas unívocas, de forma que se ejecuten las obras



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

correspondientes en las vías públicas pertenecientes a la red vial cantonal, con la calidad constructiva y de conservación que posibiliten que tales vías funcionen adecuadamente para los usuarios, así como bajo una óptima conexión con la red vial nacional. Dichas herramientas técnicas serán aplicables independientemente del origen de los fondos, logrando con ello una armonía del todo el sistema vial nacional.

IX. LA RED VIAL COMO UN INDICADOR DEL DESARROLLO HUMANO

Es indiscutible que el tema concerniente al tratamiento y administración de la red vial en la coyuntura actual del desarrollo de los países –sin dejar de lado a Costa Rica- es de trascendental importancia desde todo punto de vista. Contar con una infraestructura mínima que respalde las necesidades de transporte y comunicación de las comunidades y ciudades en la época actual y consecuentemente a ello, la modernización y mantenimiento de esa infraestructura, su equipamiento y el brindar servicios públicos urbanos y rurales son actualmente uno de los indicadores de desarrollo que permiten valorar el estado físico de las ciudades, la calidad de vida de sus habitantes, así como la eventual cantidad de corrupción que padece un país: una estructura vial de primer mundo es signo de que el Estado está sacando la faena, retornando en obras públicas de calidad el dinero con el cual sus habitantes pagan sus impuestos.

Una eficiente administración de la red vial para un país es similar a la que tiene las arterias y venas para con el cuerpo humano. Así como el sistema circulatorio sirve para transportar alimento a todas las partes del cuerpo, una robusta red vial, sirve como un medio para que las personas se trasladen de un punto a otro desarrollando las diferentes actividades que le dan sentido a sus vidas como los es trabajar, comerciar, educarse, recrearse, hacer deporte, actividades sociales, entre otras.

Es así como las veredas, los caminos, las calles, las carreteras y autopistas, junto con el resto de la infraestructura accesoria como los puentes, las redes de iluminación, rotulación, señalización, las aceras, los drenajes, las cunetas y contracunetas, se convierten en ese sistema circulatorio que permite enlazar los intereses de las comunidades permitiendo que las personas se trasladen de un lugar a otro de forma oportuna, eficiente y segura, con la



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

presencia de un mínimo de requerimientos y si es posible -en el mejor de los escenarios- con una comodidad que merece el contribuyente, receptor del servicio público.

Y es que tratándose de utilidad e importancia, tanto para la red vial que comunica a una frontera con otra o aquella que comunica un puerto con otro, o bien las que comunican a las distintas casas dentro de una urbanización o un barrio e igualmente aquellas que comunican un conjunto de fincas agrícolas con un centro de provisión; justificamos que la función de la red vial se satisface tanto a nivel nacional como aquella porción que se sirve en lo local, estas últimas administradas –como bien sabemos- por las Municipalidades.

La importancia de las redes de comunicación vial de un país está fuera de discusión: toda persona, sin excepción, se beneficia de una u otra forma de su existencia y muchos los usan de modo frecuente. Por eso, los caminos provocan un interés generalizado en todos los distintos sectores sociales.

Los caminos prestan servicios a los usuarios directos que circulan a través de los medios de transporte trasladando bienes o personas de un sector a otro. Así pues, la red vial es útil al niño que va a la escuela en autobús, al obrero que viaja a la fábrica en bicicleta, la persona que va al mercado a hacer sus compras caminando, al empresario que traslada sus productos al puerto o que retira sus materias primas del aeropuerto, al anciano que visita los lugares de recreación o al joven que las usa para hacer deporte. No hay duda también de que hay sectores como los transportistas, entre los que figuran los dueños y operadores de camiones, de buses, de taxis, el porteo de personas, así como aquellos operadores informales como los “piratas” y con la llegada inminente de los “Uber”, un *app* que proporciona a sus clientes una red de transporte privado, a través de un software de aplicación móvil; que a veces se consideran a sí mismos como los principales beneficiarios del sistema vial, puesto que sus actividades empresariales o laborales se desarrollan propiamente en los caminos y por ello sienten cercanía de su realidad y del estado en que las mismas se encuentran. Sin olvidar desde luego al usuario “de a pie”, que cada vez exige aceras que cumplan con las condiciones mínimas de transitabilidad, que cumpla con el mobiliario adecuado que incluya a personas usuarias con alguna discapacidad y que a su vez se adecue a la exigibilidad actual del aumento continuo de la cantidad de personas que se sirven de esta.



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

X. LA RED VIAL COMO INSTRUMENTO QUE UNE DOS REALIDADES: LA URBANA y LA RURAL

Uno de los temas que ocupa uno de los lugares prioritarios en las agendas de los gobiernos nacionales y locales de turno es el de la administración y regulación del territorio, o sea, el establecimiento de modelos equilibrados de convivencia en el espacio público, tanto urbano como rural, que es precisamente el escenario donde se desarrollan las personas y sus intereses económicos y sociales.

Superada aquella visión de ciudad encargada de llenar de “concreto” (edificios, casas, rascacielos), los diferentes lugares donde se desarrolla el individuo como persona, se debe agregar ahora un discurso que permita incorporar la variable ambiental, cultural y espiritual a través de la cual la administración de ese territorio, fértil para la producción y el desarrollo elementos transformadores que permitan la construcción del espacio urbano, para el logro de ese estado de bienestar por el cual trabajan las administraciones públicas (la felicidad, paz, la convivencia en armonía)

Vemos todos los días en nuestro país como los diferentes cantones, “*mercadean*” su espacio público, como un valor agregado que les permita competir entre ellas a fin de lograr mayor inversión y desarrollo productivo, con el único fin de recaudar más, permitiéndoles la optimización y mejoramiento de la prestación de los servicios cuyo único beneficiario es el ciudadano mismo; son estos quienes se sirven de las ciudades y los servicios que estas dan y no a la inversa.

Así pues, en lo concerniente a la red vial, no es posible pretender desarrollar proyectos de construcción caminos que estén alejados de los intereses y de las necesidades de las personas que se sirven de estos. Por lo que la construcción, administración y mantenimiento de estas importantes obras públicas, deben responder a intereses comunes y no así a los rebuscados intereses particulares o sectoriales que de alguna u otra forma siempre están tratando de sobresalir.



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

Amén de lo anterior, cuando se habla de la función de desarrollo humano de la red vial desde la óptica del plano de convivencia humana entre las ciudades y en las zonas rurales hay que entender que esta red de caminos tiene sentido sí y solo sí, ésta se entrelaza con los intereses superiores, siendo que esta gran red une estos dos tipos de vidas diferente de ciudad, que se necesita una a la otra para coexistir desde todos planos (social, económico, cultural y espiritual).

La función social y ambiental de la propiedad, la prevalencia del interés general por sobre el particular y la distribución equitativa de las cargas y de los beneficios, son tres principios se hayan incorporados en las diferentes regulaciones urbanas de nuestro país; y son estos ejes los que han permitido conservar en gran medida un desarrollo de ciudad, donde la actividad humana, guarda respeto y equilibrio con el ecosistema; a pesar de que como ciudad existen grandes temas que hay que mejorar, principalmente el tratamiento de aguas residuales y la contaminación de los ríos que atraviesan nuestros poblados.

Entra en juego, entonces, la capacidad de nuestras Municipalidades en crear instrumentos de regulación estratégica para el desarrollo en armonía con la naturaleza y las ciudades las cuales de igual forma están en constante transformación. Este instrumento fundamental para impulsar el desarrollo urbano y regional ordenado, tiene en la infraestructura vial un componente o eje transversal de trascendental intervención.

La implementación de políticas generales, planes y programas, la llegada de la TIC's (tecnologías de la información y la comunicación), que permite la generación de normas técnicas para los proyectos específicos y la integración de sistemas de información geográfica, han impulsado el desarrollo de obra pública en general, y con ella la extensión y el mejoramiento de la inversión en red vial, tanto nacional como cantonal.

Así las cosas, las veredas, los caminos, las calles, las carreteras y autopistas, junto con el resto de la infraestructura accesoria como los puentes, las redes de iluminación y rotulación o señalización, las aceras, los drenajes, las cunetas y contracunetas, se convierten entonces en ese sistema circulatorio que permite enlazar los intereses de esas comunidades (rurales y urbanas) y que permite a la vez los flujos de comunicación organizacional comunal de manera



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

que los productos y las personas se trasladen de un lugar a otro de forma oportuna y eficiente, con el componente intrínseco de seguridad, y con el cumplimiento mínimo –a su vez- por parte de las administraciones públicas competentes de revisar y cumplir con los requerimientos de naturaleza técnica y legal que aseguren su normal uso con comodidad y decoro, comunicando a una frontera de otra o a un puerto del otro, de una urbanización o a un conjunto de fincas agrícolas o un centro de acopio.

XI. LA RED VIAL COMO BIEN DE DOMINIO PÚBLICO

Ya adelantamos al inicio de esta investigación que la red vial de caminos de nuestro país, tanto de naturaleza nacional como local, forman parte de patrimonio público del Estado, es decir están bajo el régimen de demanialidad de los bienes de dominio público.

Esto es así porque están grandes obras públicas son resultado de una gigantesca inversión de fondos públicos, por lo que es necesario una política inteligente de conservación, mantenimiento y en especial un régimen especial de protección jurídica, que asegure el uso de estas obras estatales para la normal y libre disposición de todos, con las limitaciones que indique la ley –por supuesto-.

Así pues, el patrimonio de nuestro país es el conjunto de todos los elementos que pueden utilizarse, directa o indirectamente para la satisfacción de las necesidades públicas o comunes. Está formado por dos componentes fundamentales: el patrimonio natural, y el que es resultado del trabajo humano. El primero está constituido a su vez, por los elementos que entrega directamente la naturaleza, sin intervención del hombre, tales como el agua, el paisaje, los minerales y los bosques primarios; y los segundos compuestos por una infinidad de elementos aportados por el trabajo del hombre, fruto de los esfuerzos intelectuales y físicos, así como los sacrificios que han hecho en el pasado las generaciones humanas que nos anteceden. Por ende, tales elementos se incorporan en uno u otro momento de la historia, al patrimonio nacional. Así las cosas, las obras de naturaleza vial, fueron útiles al momento de su



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

construcción, pueden seguir prestando servicios en la actualidad y probablemente podrán seguir haciéndolo en el futuro. (Ryzkard, 2004)

La extensa red de caminos, existente en nuestro país, construida y habilitada en su mayor parte durante los últimos 50 años, es uno de los componentes más importantes del patrimonio público de la nación. Más su mantenimiento y mejora continua, no ha sido una prioridad en los planes y presupuestos de las instituciones encargadas de su administración.

La red vial pública de nuestro país se ha financiado mediante aportes de varias generaciones, con la contribución y esfuerzo de todos. El Estado ha recaudado estos aportes, en forma de diversos tributos (impuestos y contribuciones especiales principalmente) y ha destinado un porcentaje importante de estos a la inversión esta gestión valiosa para el interés de todos; constituyendo así el patrimonio nacional de caminos públicos.

La insuficiencia de fondos públicos, ha dado como resultado que los montos recaudados sean insuficientes para financiar la gran cantidad de caminos que son necesarios para el desarrollo de las últimas sociedades, en tales casos, tanto el gobierno central como los gobiernos locales acuden a préstamos dentro y fuera del país, para complementar los recursos requeridos, o bien concesionan la construcción, mantenimiento, administración y operación de una ruta, a cambio de cobro de peajes por una determinada cantidad de años a cargo y beneficio de la empresa concesionaria (a modo ejemplo la administración de la ruta 27, de conformidad con Contrato de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos de la Carretera San José- Caldera, entre el Estado Costarricense y la empresa Autopistas del Sol S. A.). Estos préstamos se reembolsan mediante la recaudación de nuevas contribuciones normalmente en forma de impuestos. Así, al permitir que el Estado cancele los préstamos contratados en el pasado, las personas físicas y jurídicas que pagan impuestos están de hecho cubriendo en la actualidad el financiamiento de muchos caminos ya existentes.

Como resultado de lo afirmado anteriormente, podemos acreditar que, a lo largo del tiempo, las diferentes generaciones han formado y acrecentado el patrimonio nacional de caminos, lo cual constituye la mayor inversión individual existente, ya que su valor supera con creces el de los sistemas de energía eléctrica, de comunicaciones o el de las instalaciones portuarias. El

LANZAS ABOGADOS

patrimonio nacional de caminos es uno de los pilares del desarrollo socioeconómico, y es además un elemento que está prestando permanente servicio al conjunto de la sociedad. Dado que los caminos pueden servir durante muchos años, los contribuyentes confían implícitamente que el pago de impuestos que se haga hoy, tendrá un efecto multiplicador durante un largo periodo en beneficio de las generaciones futuras.

El concepto de red vial vista entonces como “*patrimonio vial*” no debe entenderse entonces sólo como un instrumento de planificación o de optimización sino un medio que permite verificar el grado de éxito de las políticas públicas aplicadas con respecto a la realidad en el pasado. Está basado exclusivamente en datos reales observados y codificados (*big data en las administraciones públicas*) y sólo puede analizar los cambios que han ocurrido con respecto al pasado. La planificación y la optimización de las políticas cuentan con otras herramientas, tales como el modelo de diseño y mantenimiento de carreteras. Por ende, el éxito o fracaso de las políticas en materia de construcción y mantenimiento de la red vial, puede ser evaluado mediante el concepto de valor del patrimonio vial.

XII. EXIGENCIAS DEL USUARIO DE LA RED VIAL

Una edificación que no es sometida a mantenimientos regulares se deteriora con mucha rapidez. Sin necesidad de ser expertos en construcción, puede comprobarse ya que los daños por el desgaste natural saltan a simple vista con el paso del tiempo y uso constante del bien. También, siguiendo con la analogía podemos decir que la vivienda que hoy alberga a una familia de cuatro personas no puede dar abrigo a ese mismo núcleo familiar cuando esta crece y se multiplica

Otro ejemplo típico es el mantenimiento de los vehículos motorizados, quienes dependen más de los mismos para su correcto desempeño y alargue de su período de vida. Omitir dicho mantenimiento, conlleva a complicaciones mecánicas, de difícil o imposible reparación que pueden llevar finalmente a la paralización completa del automotor. Un porcentaje importante de las personas considera el mantenimiento como algo tedioso, molesto y poco atractivo desde el punto de vista económico, pero no hay duda de que al final todos terminamos por aceptarlo como una obligación forzosamente necesaria.

LANZAS ABOGADOS



Sin embargo, cuando de caminos se trata, la necesidad de conservación y de mantenimiento que hay que darles no parece ser –en primera línea- una necesidad imperiosa, máximo cuando el proyecto técnico de conservación que se propone, consiste en una obra de alta envergadura, la cual lleva aparejada una inversión considerable del presupuesto de la institución. Lamentablemente, no son pocas las ocasiones en que se toma la decisión de tratar el mantenimiento de un determinado camino, cubriendo la mayor cantidad de kilómetros con materiales de mala calidad que hacer pequeñas obras que resistan una mayor cantidad de años. Los parámetros de medición de la eficiencia y la eficacia son meramente cuantitativos cuando el ideal es que sean cualitativos, valorando la calidad sobre la cantidad; y son estos parámetros los responsables muchas veces de la realidad vial de nuestras calles.

Si se revisan los múltiples formularios que ha diseñado la Contraloría General de la República (CGR), y los propios repartos de la planificación institucional para evaluar y medir la gestión pública de los diferentes Gobierno Locales en esta materia y que se ofrecen a la palestra de la opinión pública como el mejor remedio en materia de control interno, observaremos que los mismos son voluminosos instrumentos métricos de medición del desempeño con parámetros eminentemente cuantitativos que proponen evaluar la gestión pública desde metas tales como “*cantidad de kilómetros intervenidos*” o “*número de caminos asfaltados*”; encasillando a los buenos administradores y políticos a invertir los recursos públicos, trabajando en sumar buenas calificaciones para ubicarse en los primeros lugares de un “*ranking*” y olvidándose de la eficiencia de en la inversión de los mismos.

Otro aspecto que resiste a invertir de forma eficiente en la conservación y mantenimientos de los caminos, especialmente los pavimentados, es que los mismos tienen intrínseca una especie de “*inmortalidad*”, siendo su deterioro, para el común de las personas, casi imperceptible incluso varios años después de su construcción. Es por ello que en la mente de muchos puede asentarse la idea de que un camino es algo definitivo, que puede perdurar para siempre, sin la necesidad de invertir en su mantenimiento. (Castillo, 2000)

Para lograr entender que exigen las personas con respecto a su relación diaria con la red vial de un determinado territorio, es importante recordar –como lo vimos al inicio de esta

LANZAS ABOGADOS

investigación- que los caminos existen desde que el hombre empezó a ser hombre, primero como nómada, y después durante sus primeros establecimientos como sedentario, constituyendo estos caminos el medio fundamental para su movilidad. La importancia actual, sigue siendo la misma, o mayor; todas las personas, sin excepción, se sirven o sacan provecho de ellas, de una o de otra forma, directa o indirectamente. Aún aquellos que las usan poco, lo perciben, en el papel que desempeñan en el transporte de otras personas y de bienes o recepción de los servicios y en la expansión del territorio mismo. Por eso, los caminos unen un interés generalizado en todos los distintos segmentos del cuerpo social, aunque no todos le den el mismo valor.

La gran mayoría de las personas conecta la idea de progreso a la de construir, reconstruir, o mejorar alguna cosa y en el caso de la red vial, dicha idea equivale también, en especial, a la pavimentación y aumento de los caminos. Si se pidiese a alguien que expresara un deseo en materia vial, lo más probable es que mencionara un mejoramiento como que se le cambie el tipo de material a un camino (ya sea de tierra a lastre o de lastre a pavimento o de pavimento a cemento o adoquinado); que se construya una obra accesorias (como puede ser un puente, una ciclovia, entre otros); que se acondicione mejor (ampliándolo, ensanchándolo, alargándolo, conectándolo con otros); entre otras posibles, o bien la apertura de un camino nuevo, para acortar el tiempo de llegada de un punto a otro; y sin olvidarnos el usuario-peatón, la mejora de las aceras o bien la instalación de nuevas en alguna ruta determinada para evitar accidentes de los que caminan directamente sobre la calzada.

Así pues, los caminos contribuyen al progreso del país y satisface al mismo tiempo un anhelo personal, comunal, regional y nacional, por lo que, la aspiración al progreso está presente en todos los ámbitos de la actividad humana y este tipo de obras son tan sólo una consecuencia de ello, ayudando –los caminos- forma directa o indirecta a conseguir las demás metas humanas, por el eje transversal que son estas en la vida de las personas.

XIII. EL PUNTO DE CONFLICTO ENTRE LOS USUARIOS SOCIALES E INSTITUCIONALES EN LO QUE RESPECTA A LA RESPONSABILIDAD DEL USO, GOCE, DISFRUTE, CUIDO Y MANTENIMIENTO DE LA RED VIAL

LANZAS ABOGADOS

Aunque líneas atrás lo adelantamos, es necesario introducir para el presente acápite, los siguientes cuestionamientos; ¿Quiénes se benefician con la existencia de los caminos?, ¿Cuáles son los grupos de la comunidad que mayor interés tienen en su buen desempeño y, por qué? y finalmente; ¿Cuáles son los usos que se le dan los usuarios a los caminos?

De primera entrada, pudiésemos pensar que las contestaciones a estas preguntas ya fueron atendidas, más las respuestas a dichas interrogantes no son fáciles de atender, más si se les analiza con detenimiento y si observamos la manera en que actualmente el tejido social se comporta.

Los caminos prestan servicios a los usuarios directos que circulan a través de los medios de transporte trasladando bienes o personas de un lugar a otro, como bien se indicó párrafos atrás. Todos en mayor o menor medida nos beneficiamos de esta.

El mayor interés de los usuarios directos es que exista un número suficiente de caminos para desplazarse a todos los lugares que deseen, en el menor tiempo posible, logrando a su vez el menor gasto posible. En cuanto a calidad, la expectativa ciertamente es que todos los caminos –o por lo menos los de mayor uso- es que estuviesen en muy buenas condiciones, tanto para minimizar los costos de operación de los vehículos como para hacer el viaje una experiencia mucho más cómoda y segura posible.

Bajo estos justificados intereses, los usuarios de las vías suelen inclinarse en favor de un incremento constante y creciente del gasto público en la inversión del mejoramiento y creación de los caminos. Inclusive vería de buena forma el incremento de fuertes tributos a efectos de contribuir a la protección de estos intereses, siempre y cuando la inversión en obra pública sea palpable a la vista. De ahí pues verbigracia el nacimiento del impuesto a la gasolina regulado en las leyes 8114 y 9329, analizada abundantemente en el presente trabajo.

Lo anterior es importante dejarlo acreditado, la obra vial tiene un costo y que ese costo es responsabilidad de todos, sin excepción alguna. No podemos confundir que dicha obligación coloca solamente al Estado y sus servidores –enfilándose las críticas y sus insatisfacciones, solamente hacia el aparato estatal- el usuario en general tiene una gran responsabilidad en el

LANZAS ABOGADOS

pago de los impuestos cargados para atender dicha red vial, y aceptar los aumentos que a ella se den, en aras de asegurar el mantenimiento de las mismas. Igualmente, el ciudadano está llamado a denunciar cualquier acto de corrupción pública que tenga como fin, la desviación de dichos fondos a un destino diferente que no sea la atención de la red vial de caminos.

Así las cosas, podemos definir en dos grandes grupos, los diferentes grupos la naturaleza en cuanto al uso que le dan los diferentes usuarios de la red vial;

a. Los usos naturales o permanentes: Entre los cuales debemos destacar indudablemente el derecho de circulación que se tiene tanto en vehículo como a pie. Es importante establecer que la Ley 9078 establece los criterios de limitación especial que se dan a efectos de poder hacer uso de este derecho de circulación el cual no es irrestricto o absoluto, como se pudiese pensar. Al respecto el numeral primero de esta ley destaca lo siguiente:

“ARTÍCULO 1.- Ámbito de aplicación

Esta ley regula la circulación, por las vías públicas terrestres, de los vehículos y de las personas que intervengan en el sistema de tránsito. Asimismo, regula la circulación de los vehículos en las gasolineras, en estacionamientos públicos, privados de uso público o comerciales regulados por el Estado, las playas y en las vías privadas, de conformidad con el artículo 207 de la presente ley.

Se excluyen los parqueos privados de las casas de habitación y de los edificios, públicos o privados, que sean destinados únicamente a los usuarios internos de dichas edificaciones, donde privará la regulación interna de tales establecimientos.

Igualmente, regula todo lo relativo a la seguridad vial, a su financiamiento, al pago de impuestos, multas, derechos de tránsito y lo referente al régimen de la propiedad de los vehículos automotores, tutelado por el Registro Nacional, a excepción del régimen de tránsito ferroviario y el tránsito de semovientes en la vía pública. En estos últimos dos casos, el interesado deberá hacer valer sus derechos en el proceso civil correspondiente.

Así pues, esta Ley establece los criterios y reglas mínimas que deben satisfacerse a efectos de poder ejercer el derecho de circulación mediante vehículos automotores y de los peatones a través de las vías públicas del país. Por ejemplo, regula los requisitos legales de circulación que debe tener un vehículo (art. 4); el régimen de propiedad de los vehículos (arts. 7 a 19.); el



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

régimen mínimo de requerimientos técnicos de circulación de los vehículos (arts. 24 y ss. en relación con el numeral 31); el régimen de identificación de los vehículos a través de placas (arts. 20 y ss.); el régimen de seguro obligatorio de los vehículos (arts. 56 y ss.); Los regímenes de licencias y de permisos especiales de tránsito (arts. 41 y 79 ss.) y los aspectos relacionados con el régimen de conducción y circulación de los vehículos en las carreteras y calles del país (a partir del art 93).

En esta línea de pensamiento la Sala Constitucional en voto 846-95, respecto al derecho de circular en las vías públicas, indicó lo siguiente;

“EL DERECHO DE CIRCULAR EN LAS VIAS PUBLICAS. En razón de la naturaleza del bien, para el usuario la utilización de una vía pública es un poder legal ejercitable erga omnes. La Administración no puede impedir ni general ni singularmente, el paso de personas de tal manera que podríamos llamar "normal", a menos que se desafecte el bien, por los medios que el ordenamiento jurídico ha previsto, o sea, por decisión legislativa. Recuérdese que la característica esencial de la utilización de las vías públicas es precisamente la libre circulación, pero paralelamente, la Administración tiene encomendada una facultad general de reglamentación del uso de la vía, que se conceptualiza como la competencia para definir los medios por los que se ejercita el derecho a circular y las normas que regulan la circulación, además del poder de policía general, a que nos hemos referido en considerandos anteriores. Pero en principio, la Administración no puede adoptar medidas de carácter absoluto o permanente que impidan, dificulten o limiten el derecho de circulación; pero en cambio sí puede velar por el mantenimiento del orden público de la circulación, lo que se traduce en medidas restrictivas, que para su aplicación válida, deben tener un contenido apropiado de razonabilidad y proporcionalidad y consecuentemente, también puede adoptar las medidas necesarias para la propia conservación del bien demanial. Esto implica la conclusión básica en este asunto: por principio de Derecho Público, aún sin la norma que se cuestiona, siempre habría tenido la municipalidad de la jurisdicción respectiva, la competencia para regular el tránsito sobre caminos vecinales, como derivada de la naturaleza misma del bien y de las demás normas jurídicas conexas que se citan en esta sentencia.”



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

Corolario, el derecho de transitar o circular sobre las vías públicas, solamente puede ser limitado cuando están de por medio razones de orden público, sanitarias o por motivos esenciales para la conservación del bien y la norma, acto o conducta administrativa que limite el libre uso de las vías, debe, desde luego, superar un “test” de razonabilidad, proporcionalidad, necesidad, idoneidad y un profundo respeto a las garantías fundamentales.

b. Los usos secundarios o especiales: Pero para nadie es un secreto que las vías públicas son también el escenario a través del cual se ejercen otros derechos que al igual de tener el ropaje de constitucionalidad como lo es el de circulación, no puede anteponerse a ella. Entre ellos tenemos el derecho a la libertad de expresión (a través de manifestaciones o marchas pacíficas de sindicatos, grupos de oposición, minorías, grupos organizados, gremios, entre otros), el derecho al desarrollo espiritual de las personas por medio de actividades recreativas o religiosas (como ceremonias religiosas, procesiones, desfiles, carnavales, actividades masivas, etc.) y el derecho a la manifestación de ideas políticas (plazas públicas). No obstante, lo anterior y como se adelantaba anteriormente, son dos principios los principios esenciales que regulan el ejercicio de estos derechos secundarios y son los siguientes, primero; ningún derecho especial puede ejercerse en detrimento de los derechos permanentes o principales y segundo, los derechos secundarios no son absolutos o constantes en el tiempo, y deben de soportan igualmente una regulación por parte de la Administración Pública.

En este sentido merece rescatarse el ya analizado capítulos atrás, el Reglamento para el cierre y utilización de las vías públicas terrestres, decreto ejecutivo 40864, del 05 de diciembre del 2017, el cual se implementó a efectos de regular el cierre necesario y temporal de las vías públicas con el objeto de que el impacto en cuanto al tránsito de personas y vehículos automotores que ocasiona el cierre de las vías públicas en el territorio nacional o en la localidad municipal, por trabajos de construcción o reparación de obras viales o la celebración de actividades sociales, religiosas, deportivas y/o culturales, esté controlado y sujeto a la vigilancia de las autoridades públicas administrativas, tanto nacionales como municipales.

XIV. CONCLUSIONES:

LANZAS ABOGADOS

1. Desde los años 70's con la ley 5060, las municipalidades han tenido a su cargo la administración de la red vial cantonal, pero sin un presupuesto definido que les permita atender de manera victoriosa tan complicada empresa. Ahora con la entrada en vigencia de la ley 9329, acredita esa competencia que desde vieja data se tenía, pero con un presupuesto definido: un 22,25% por año de lo recaudado al "impuesto de la gasolina", esto regulado en la ley 8114.
2. Quien administra que porción de la gran red vial de nuestro país, es un asunto que no es del todo pacífico, si bien la pluralidad de normas estudiadas a lo largo de esta investigación nos da algunas pistas, es lo cierto también que la administración de la red vial cantonal, es el ejemplo por excelencia de competencias concurrentes entre los intereses estatales y locales, por lo que el deber de coordinación debe ser todavía más intenso.
3. No obstante, la sombra del Estado (MOPT) en la toma de decisiones de los Gobiernos Locales en la administración de la red vial cantonal es evidente, instrumentos como Manual de especificaciones técnicas para realizar el inventario y evaluación de la Red Vial Cantonal, es una clara invasión a las competencias de administración que tienen los gobiernos locales en esta materia, al imponer indicadores como tránsito promedio diario, población, producción, organización y condición social y estado físico del camino, para clasificar calles y caminos que no son de su competencia.
4. Lo anterior da como resultado la existencia de casos frontera en esta materia, como lo es la competencia que tiene el MOPT en la autorización de vallas publicitarias y mobiliario urbano en red vial cantonal –inclusive-; por considerar la Sala Constitucional que este es un tema nacional sobre lo local (Ver voto voto 9514-2017), ya que 82 posiciones en esta materia afectarían el entorno urbano y por consiguiente provocaría una eventual contaminación visual del paisaje que conocemos como ciudad.
5. La importancia de las redes de comunicación vial de un país está fuera de discusión: toda persona, sin excepción, se beneficia de una u otra forma de su existencia y muchos los



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

usan de modo frecuente. Por eso, los caminos provocan un interés generalizado en todos los distintos sectores sociales.

6. Por ende, es técnicamente inviable separar la dinámica de la gestión organizacional de la red vial de los otros aspectos del tejido social, económico, urbano-rural y mucho menos es imposible separar esta materia de las mesas de discusión ambientales, económicos, políticos y, en fin, del espectro humano, cultural y espiritual que se dan alrededor de esta.

7. El ritmo de la dinámica social, tanto urbana como rural, en nuestro país aunado al crecimiento agresivo de la economía mundial, da como una única variable; de que, si no administramos la red vial de la mano a políticas tendiente a una sostenibilidad urbana, la ausencia de estas nos puede dejar como un país en un rezago absoluto en materia de gestión y coordinación de una infraestructura de caminos mínima deseable a efectos de poder sobrevivir a las nuevas exigencias de los tiempos modernos

8. La experiencia de Costa Rica en materia de administración y gestión pública de la red vial de los últimos años, desde el punto de vista de componentes técnicos ha sido aceptable, salvo algunas sonadas excepciones (como el famoso “puente de la platina”). No obstante, lo anterior normativa como los Manual de Especificaciones Generales para la Construcción de Carreteras, Caminos y Puentes CR-2010 y el Manual de especificaciones técnicas para realizar el inventario y evaluación de la Red Vial Cantonal, que obligan a tener tanto a Municipalidades como Estado Central a mantener un perfil técnico de sus caminos, es algo que desde el punto de vista coordinación e integración estatal es un punto positivo. No obstante, desde el punto de vista de planificación urbana, la coordinación interinstitucional en materia de la atención de la red vial puede mejorarse mucho más.

9. La Ley N° 9329 les otorga una competencia plena y exclusiva a los municipios en administrar la red vial cantonal de su jurisdicción. El tema concerniente a las aceras no está aún del todo zanjado, aunque el legislador apuesta por un munícipe protagónico en el desarrollo urbano de sus ciudades, razón por la cual este mantiene la obligación de

LANZAS ABOGADOS

construirlas, cuidarlas y mantenerlas (art. 75 y 76 del Código Municipal); la acera peatonal actual contiene mucho componente de orden técnico que complica su ejecución por parte del usuario, dando como resultado una evidente omisión en la construcción de las mismas o bien una ausencia de uniformidad cada vez que las caminamos. No es nuestro fin que el usuario desatienda una obligación que está dada por ley. Sin embargo, si es necesario hacer un llamado al legislador y a los gobiernos locales a que construyan una solución ante esta antinomia jurídica que se expuso a lo largo de esta investigación, donde de forma evidente nos preguntamos, si se paga todos los días la construcción y el mantenimiento de todo el derecho de vía que comprende la red vial local con la cancelación al “impuesto de la gasolina” ¿Por qué es obligación aún del usuario construir las aceras y mantenerlas? Concluimos, que esta es una práctica confiscatoria. No obstante, a nivel jurisprudencial se tiene como una actividad propter rem, obligatoria para los titulares de bienes inmuebles. (Ver dictamen de la Procuraduría General de la República C-13-2017, **De conformidad con todo lo expuesto, concluimos que el artículo 2° de la Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal no ha derogado tácitamente los incisos a) y d) del Código Municipal. La exigencia y control del cumplimiento las obligaciones de los propietarios y poseedores dispuestas por esas normas, forman parte de las competencias municipales de atención plena y exclusiva de la red vial cantonal**).

10. El estado de la red vial es un medidor del desarrollo humano y como tal debe abordarse, su construcción y definición, tanto doctrinaria como práctica, de manera integral a la vida de las personas que se sirven de esta, sin permitirnos sucumbir a la inoperancia de hacer teoría sobre realidades contrapuestas. Estado y Municipalidades deben de trabajar de forma coordinada para hacer de las ciudades un mejor lugar para el usuario, siendo la red vial de caminos la ruta para llegar a ese Estado de Bienestar.

11. A nivel de reglamentos y manuales de procedimiento se recomienda:

11.1. Se recomienda por la informalidad que puedan tener algunos algunos caminos, y con el fin de integrarlos al banco de caminos y calles codificadas de la Municipalidad, la elaboración de un **REGLAMENTO DECLARATORIA DE VIAS PUBLICAS DE LA RED VIAL CANTONAL INCORPORADAS AL DEMANIO PUBLICO MEDIANTE**

LANZAS ABOGADOS

DONACION, CESION, EXPROPIACION, COMPRA O USO PUBLICO PREEXISTENTE, todo de conformidad con el Dictamen 231-2021 del 12 de agosto del 2021, de la PGR, que indica en lo que interesa lo siguiente; **“...con el fin de satisfacer el interés público y promover una adecuada conectividad urbana, al momento de declarar una vía pública el municipio debe valorar las condiciones técnicas y requisitos de medida, y determinar la necesidad de obras de mejoramiento, reconstrucción o ampliación. Todo de acuerdo con lo que exigen el Reglamento a la Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal (Decreto Ejecutivo No. 40137 de 12 de diciembre de 2016), el Manual de Especificaciones Técnicas para Realizar el Inventario y Evaluación de la Red Vial Cantonal (Decreto Ejecutivo No. 38578 de 25 de junio de 2014), y la demás normativa existente al respecto, así como los lineamientos técnicos que, según la Ley 9329, y la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (No. 4786 del 5 de julio de 1971) le corresponde emitir al MOPT...”**, con la finalidad de delimitar las potestades de la discrecionalidad administrativa. Se adjunta borrador de dicho reglamento vital para la operación de la Unidad Técnica.

- 11.2. Los Reglamento para la Junta Vial del Cantón de Alvarado, ni el del Comité de caminos, se encuentran referencia alguna a nivel de publicaciones de Gaceta ni por ende en el Sistema Nacional de Legislación vigente, de ahí que se recomienda utilizar dichas base elaboradas de reglamento para ajustes mínimos y proceder a su publicación de conformidad con el debido proceso regulado en el numeral 43 del Código Municipal. **Artículo 43. - Toda iniciativa tendiente a adoptar, reformar, suspender o derogar disposiciones reglamentarias, deberá ser presentada o acogida para su trámite por el Alcalde Municipal o alguno de los regidores. Salvo el caso de los reglamentos internos, el Concejo mandará publicar el proyecto en La Gaceta y lo someterá a consulta pública no vinculante, por un plazo mínimo de diez días hábiles, luego del cual se pronunciará sobre el fondo del asunto. Toda disposición reglamentaria deberá ser publicada en La Gaceta y registrará a partir de su publicación o de la fecha posterior indicada en ella.** Conformando uno solo denominado Reglamento de Juntas Viales y Comités de Caminos, instancias de apoyo



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



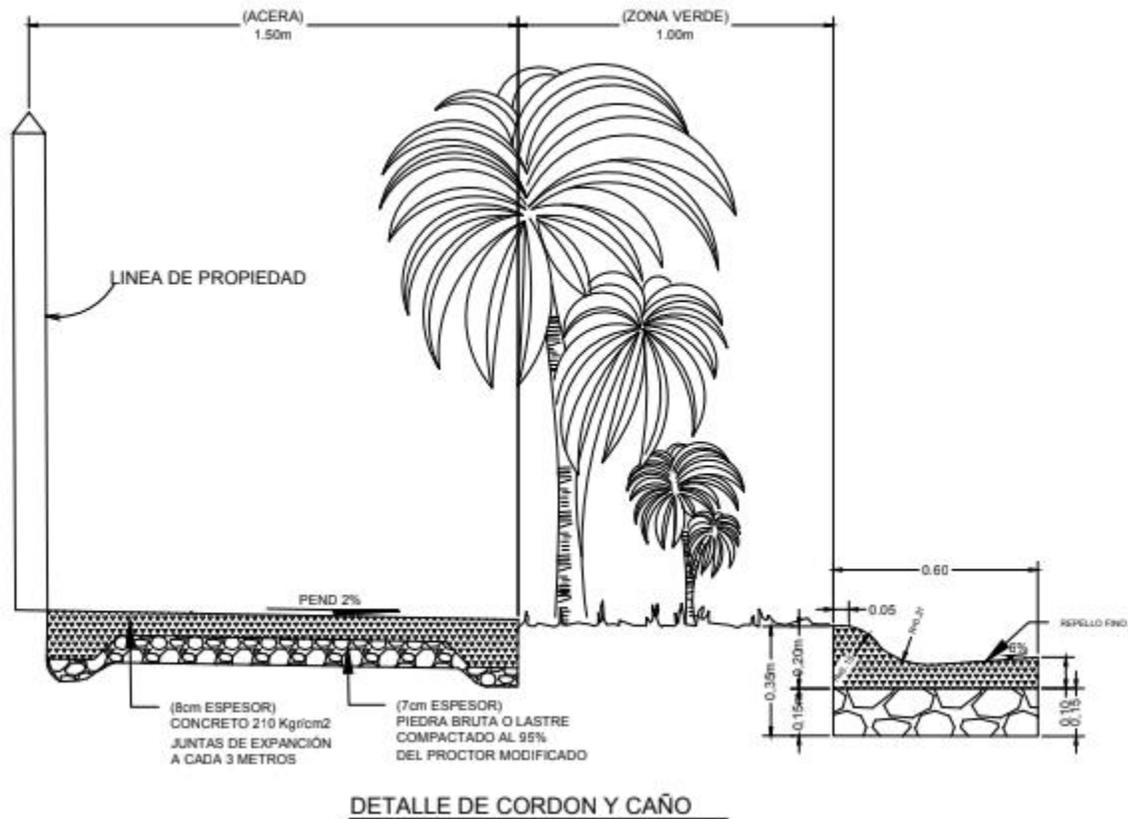
info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA

LANZAS ABOGADOS

a la labor de las Juntas Viales Cantonales y Unidades Técnicas de Gestión Vial del Cantón de Alvarado de Pacayas.

- 11.3. No se recomienda un reglamento para la construcción de aceras, como se indicó en la conclusión novena es una obligación del usuario. Por ende, se recomienda un instrumento más flexible como una ficha técnica, sobre los requerimientos técnicos que debe contener dicha acera, los requisitos, materiales y costo por metro lineal, así como un manual que identifique el paso a paso en caso de incumplimiento del usuario, ya que las sanciones están reguladas en el código municipal, a modo de ejemplo;



- 11.4. No se recomienda reglamento para el mantenimiento de la red vial cantonal, bastaría con ello los manuales de procedimiento que se adjuntan, para su correcta administración

LANZAS ABOGADOS



Sin otro particular, suscribe atentamente,

Msc. CARLOS A. LANZAS QUESADA
ASESOR LEGAL EXTERNO



(506): 4704-8981



(506): 8719-9615



info@lanzas-abogados.com

HEREDIA - COSTA RICA